Canada. Commission royale d'enquete
sur le pilotage maritime
Audiences (v. 85-87 in 1 volume) 1963

1968

715

(28)

A

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL

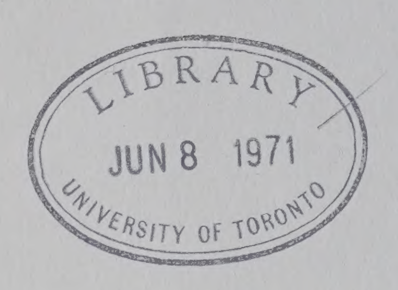
P. Q.

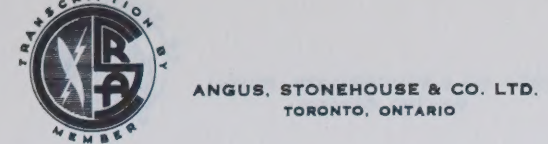
VOLUME No.: 85 F—87

DATE: NOV 26 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383





C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Me JEAN RICHARD pr Me LEOPOLD LANGLOIS,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild,

Me COLLIN MASON pr Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada.

Me R. MAGGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports.

VOLUME 85 - Pages 4367 à 4431.

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 26 NOVEMBRE 1963.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRÉSIDENT: L'HONORABLE LE JUGE YVES BERNIER, j.c.s.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire
Monsieur HAROLD A. RENOUF, commissaire
Monsieur GILBERT ROGER, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission.

Me MARC LALONDE, c.r.
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve St-Laurent
Zone Maritime du St-Laurent.

Me JEAN RICHARD ou Me PIERRE LANGLAIS,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild.

Me COLIN McNEIL ou Me J. S. ...,
procureur de la Dominion Marine Association.

Me JEAN BRISSET, c.r.
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada.

Me R. MacGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports.

VOLUME 25 - Pages 4367 à 4431.

TEXTE FRANÇAIS - SÉANCE DU 26 NOVEMBRE 1962.

I N D E X

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 1963.

Gilles Pintal	4367
André Pérusse	4369
Gilles Pintal	4402
André Perusse	4403

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER' J. C. S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le vingt-sixième jour de novembre, mil neuf cent soixante et trois (1963).

Monsieur Gilles Pintal continue son témoignage en anglais, interrogé par Me Lalonde, par le Président, par Me Maurice Jacques, Me Cdlin Mason et Me Jean Brisset puis la séance est ajournée à une heure pour reprendre à deux heures et trente.

Je, soussigné, sténographe-offi, ciel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

SEANCE DE L'APRES-MIDI

Discussion entre Me Maurice Jacques, procureur de la Commission et messieurs les Commissaires en anglais.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR ANDRE PERUSSE: âgé de 33 ans, pilote dans la circonscription du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent, dûment assermenté sur les Sts-Evangiles; dépose et dit:

INTERROGATOIRE FAIT PAR Me MARC LALONDE:
Procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Ma-

ritime du St-Laurent.

Q- Monsieur Pérusse, voulez-vous dire à cette commission quelles sont vos fonctions?
R- Je suis président de la Corporation des Pilotes du Fleuve St-Laurent et de la Voie Maritime.
Q- Pourriez-vous dire votre âge à cette commission?
R- 33 ans.
Q- Dans quelle circonscription de pilotage exercez-vous votre fonction?
R- Dans le district de Cornwall.
Q- Depuis quand êtes-vous pilote dans cette circonscription?
R- Depuis mil neuf cent cinquante-six (1956) le 16 novembre, mil neuf cent cinquante-six (1956).
Q- Est-ce qu'à ce moment là, où vous avez été pilote dans la circonscription, elle était divisée à Cornwall?
R- Non, elle était dans la corporation.. dans le district Se-Laurent, Kingston, Ottawa.
Q- Elle s'étendait de Montréal à Kings-ton?
R- De Montreal à Kingston.
Q- Avant que vous deveniez pilote de la circonscription de Cornwall, voulez-vous dire quelle fonction vous avez remplie?
R- J'ai commencé à naviguer en mil

neuf cent quarante-trois (1943) à bord des navires de Lac, et j'ai fait tous les Grands Lacs, et le Fleuve St-Laurent, j'ai navigué sur les bateaux du Canadien National, puis en Amérique du Sud, puis j'ai rentré apprenti-pilote au mois de juillet mil neuf cent cinquante-six (1956) puis j'ai eu ma licence temporaire de pilote le 16 novembre, mil neuf cent cinquante-six (1956) jusqu'au 31 décembre , mil neuf cent cinquante-sept (1957).

Q- Jusqu'au 31 décembre, mil neuf cent cinquante-sept (1957)?

R- Oui.

Q- Combien de temps...quel certificat déteniez-vous quand vous avez été admis comme pilote?

R- Capitaine au cabotage.

Q- Combien a duré votre entrainement dansla circonscription?

R- De même que monsieur Pintal, à peu près quatre (4) mois, quatre mois et demi (4½).

Q- Votre entrainement était-il de même nature que celui de monsieur Pintal?

R- Oui.

Q- Est-ce quevous aviez navigué fréquemment dans la circonscription de St-Laurent, Kingston, Ottawa ?avant de devenir pilote?

R- Oui j'ai été à bord des bateaux de la British Line de Sorel à Montréal., j'ai voyagé de Sorel à Montréal, excusez-moi de Prescott à Montréal, et Aspenleaf .

Q- Combien de voyages faisiez-vous dans une année à cette époque?
R- Environ trente-cinq (35) à quarante (40) voyyages par année.
Q- Dans la circonscription?
R- Oui.
Q- Est-ce que lorsque vos parlez de voyage, c'était à sens unique?
R- A sens unique.
Q- Ma question est, est-ce quevous faisiez soixante et dix (70) voyages en tout, ou quarante (40) voyages?
R- Soixante et dix (70) voyages.
Q- Mon confrère demande pourquoi ça s'appelait St-Laurent, Kingston, Ottawa, est-ce que vous pourriez éclairer et donner à la Commission ce qui en est à ce sujet là?
R- Oui, il y avait des bateaux citernes qui voyageaient tels que la Shell Oil, et Supertest qui montaient même jusqu'à Ottawa par la rivière Outaouais.
Q- Par quel endroit et quelle rivière?
R- Le Lac Deux Montagnes, et la Canal Ste-Anne de Bellevue.
Q- Voudriez-vous parler un peuplus fort, est-ce que les pilotes de la circonscription embarquaient à bord de ces navires?
R- Oui il y en a eu qui embarquaient à bord de ces navires, mais tous les pilotes voyagaient dans ce coin là.

Q- Savez-vous vers quelle époque ce trafic a cessé?
R- Je dirais en mil neuf cent...je ne peux pas dire si c'est cinquante-six (56) ou cinquante-sept (57) quand on est entré nous autres, il n'y en avait plus.
Q- Vous avez déclaré que vous étiez président à l'heure actuelle de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent?
R- Oui.
Q- Je désirerais Votre Seigneurie déposer copie certifiée sous la cote Exhibit 806 copie certifiée des lettres patentes ainsi que lettres patentes supplémentaires changeant le nom de la corporation en mil neuf cent soixante et un (1961) et les dix (10) règlements de la corporation tels que confirmés par le secrétariat d'état et d'ailleurs approuvés par le secrétariat d'état à date, tous ces documents sous la cote Exhibit 806, je n'ai pas de copie en anglais Votre Seigneurie, mais je vais essayer d'en retracer et d'annexer ces pièces si je peux les retracer, et sauriez-vous dire à la Commission combien de pilotes dans votre circonscription, il y a combien de pilotes dans votre circonscription?
R- Trente-deux (32).
Q- Et combien sont membres de la corporation des pilotes du fleuve et de la voie maritime?

R- Ils sont tous membres de la corporation.

Q- Est-ce qu'il en est ainsi depuis le début?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'il existe à l'heure actuelle dans votre circonscription un plan d'apprentissage?

R- Non.

Q- Quels ont été...depuis quand... à quand faut-il remonter pour savoir quand le dernier pilote a été admis dans votre circonscription?

R- Les dernieres pilotes admis dans notre circonscription, ça été des pilotes qui ont été transférés de la circonscription du haut St-Laurent, ou du Bas St-Laurent, qu'ona pris du bas St-Laurent et qu'on a mis dans la corporation de la Voie Maritime.

Q- En quelle année ça c'est produit?

R- En mil neuf cent soixante et deux (1962).

Q- Est-ce que ces pilotes étaient antérieurement pilotes dans la circonscription de toutes façons, avant que la circonscription soit divisée?

R- Oui.

Q- Est-ce que votre corporation a fait une demande pour établir un système d'apprentissage dans votre circonscription?

R- Oui je crois que c'est depuis mil

neuf cent cinquante-huit (1958) qu'on a démandé un système d'apprentissage, mais auparavant on avait demandé un systèmed'apprentissage ou système de timonier pourrait servir comme apprenti.

Q- Je note que dans la pièce qui a été déposée devant cette commission et qui était l'entente entre les pilotes et le ministère des Transports au mois d'avril, mil neuf cent soixante et deux (1962)., le Ministère des Transports promettai t l'établissement d'un système d'apprentissage dans la circonscription de Cornwalle n mil neuf cent soixante et deux(1962) excusez, c'est mil neuf cent soixante et trois (1963), est-ce qu'il existe, est-ce que ce système d'apprentissage a été mis sur pied depuis?

R- Non.

Q- Est-ceque vous avez eu de la discussion avec le Ministère à ce sujet?

R- Oui il y a eu beaucoup de correspondance d'échangée à ce sujet et rien n'a été produit.

Q- Est-ce quevous avez proposé un plan d'apprentissage vous même?

R- Pas moi-même, mais le président qui était avant moi en avait proposé un en mil neuf cent soixanteet deux (1962).

Q- Justement, je veux dire votre corporation , est-ce qu'elle avait proposé un système d'apprentissage?

R- Oui.

Q- Savez-vous à quel moment le système d'apprentissage proposé par vous-même, par votre corporation a été mis en vigueur?

R- Non, il n'a pas été mis en vigueur.

Q- Votre Seigneurie, il existe une correspondance assez élaborée entre le ministère des Transports et la Corporation à ce sujet, et je peux déposer devant cette Commission la majeure partie de cette correspondance du moins celle que nous avons de disponible et je sais par ailleurs que cette correspondance se trouve dans les dossiers du Ministère, mais pour les fins de la Commission je peux déposer immédiatement les pièces que nous avons en nos mains, tout...quite à les soumettre avec les pièces du Ministère et je demanderais à la Commission de porter une attention particulière à ce dossier qui démontre, je pense d'une façon assez flagrante le nombre de problèmes qui ont pu intervenir dans les relations avec le Ministère et ce groupe de pilotes particulier qui sont de la circonscription de Cornwall.

PAR LE PRESIDENT:

Est-ce que la raison du délai ne serait pas dûe au fait qu'il n'y avait par d'urgence de créer un système?

PAR Me MARC LALONDE:

Lors d'un règlement d'étude, au mois d'octobre, pardon au mois d'avril mil neuf cent soixante et deux (1962) il y avait eu un commen-

cement de formule de discuté du Ministère qu'un fond d'apprentissage serait mis en vigueur en mil neuf cent soixante et deux (1962)., pardon, en mil neuf cent soixante et trois (1963) et une des raison pour laquelle les pilotes de cette circonscription avaient insisté pour la mise en vigueur de ce système c'était qu'ils voulaient avoir en apprentissage un certain nombre donné et qu'ils voulaient procéder à l'enrégistrement de personne appropriée et voilà que toujours les pilotes de la circonscription de Cornwall est assez élevé, même qu'apparamment il était très élevé, et on voulait pourvoir aux remplacements de ces pilotes dans un avenir plus ou moins rapproché à l'alimentation des pilotes qui se faisait à même les pilotes de la circonscription de Kingston, parce qu'il y avait un surcoit de pilotes à cet endroit, mais la circonscription était en train de se tarir.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Il y en a encore quelques uns à être transférés?

PAR Me MARC LALONDE:

Il y en a peu.

PAR LE PRESIDENT:

Il y en a un, vous avez tout de même ça en preuve.

PAR Me MARC LALONDE:

Oui, je vais déposer ceci et mettre ça en preuve, et vous montre un document intitulé :"Draft Submitted

by the Corporation of the Saint-Lawrence Seaway Pilots" document du 15 novembre, mil neuf cent soixante et deux (1962) et sauriez-vous dire si vous avez pris connaissance de ce document dans vos dossiers?

R- Oui monsieur.

Q- Je vous montre un autre document :"Draft Submitted by the Minister of Transport at the time of their metting on November 15, mil neuf cent soixante et deux (1962)" est-ce que ce document était aussi tiré de vos dossiers?

R- Oui mais ici, il y en a un autre qui avait été soumis par le Ministère des Transports en mil neuf cent soixante et trois (1963) aussi.

Q- Et je vous montre un document intitulé :"Brief outline of Cornwall Pilotage District Apprentice Ship Scheame Proposed by the Départment" est-ce qu'il s'agit du document auquel vous référez et qui a été proposé en mil neuf cent soixante et trois (1963)?

R- OUi monsieur.

Q- Et je vous montre maintenant une série de lettre et photocopie de lettres, une du 30 janvier , mil neuf cent soixante et trois (1963) signée par le Ministre du Transport, l'Honorable Balcer, adressée à moi-même et référant à l'entente du 13 avril, mil neuf cent soixante et deux (1962) et suggérant que la question soit laissée en suspens en attendant le rapport de cette commission, est-ce

à votre corporation?

R- Oui monsieur.

Q- Je vous montre copie d'une lettre envoyée par-moi-même à l'Honorable Balcer le 22 février , mil neuf cent soixante et trois (1963) dans laquelle je souligne le caractère et les raisons d'urgence qui motivent l'action immédiate du Ministère et qui demandent le respect de l'entente survenue le 13 avril, mil neuf cent soixante et deux (1962) est-ce quevous avez copie de cette lettre dans vos dossiers?

R- Oui.

Q- Je vous montre en outre copie d'une lettre du 14 mars, mil neuf cent soixante et trois (1963) adressée par monsieur J. R. Baldwin à moi-même indiquant que des copies du projet soumis par la corporation, projet d'apprentissage soumis par la corporation avait été envoyé à la Shipping Fédération of Canada, à la Canadian Shipowners Association, et à la Dominion Marine Association, est-ce que vous avez reçu copie de cette lettre là?

R- Oui.

Q- Je vous montre photocopie d'une lettre de l'Honorable John Macilraith, Ministère des Transports à moi-même soulignant les objections des organisations dans les armateurs au projet soumis en mentionnant un projet, un nouveau projet, le nouveau projet était envoyé au...et j'ai cette lettre du 6 mai, mil neuf cent soixante et trois (1963) et sauriez-vous dire si ce document était

justement cette lettre?
R- Oui.
Q- Je vous montre copie d'une lettre de l'Honorable John Mcillraith, date du 18 juin, mil neuf cent soixante et trois (1963) référant à la le - tre de moi-même en date du 22 mai, que je produirai tout à l'heure et qui soulève des doutes quant à la nécessité des connaissances du français et de l'anglais pour les candidats à l'apprentissage pour votre circonscription, avez-vous reçu copie de cette lettre?
R- Oui.
Q- Je vous montre enfin copie d'une lettre de moi-même à l'Honorable Georges McIlraith qui date du 4 juillet, mil neuf cent soixante et trois (1963) soulevant les objections, notre réponse est la réponse de votre Corporation à l'objection contenue dans la lettre du ministre, dénoncant le projet soumis comme étant un simple système de pilote sous probation au lieu d'être un véritable système d'apprentissage continuel à l'entente de mil neuf cent soixante et deux (1962) et déclarant que les pilotes étaient prêts à rencontrer les fonctionnaires du ministère en tout temps afin de discuter cette affaire, avez-vous reçu copie de cette lettre?
R- Oui.
Q- Et je vous montre une lettre de l'Honorable Georges McIlraith à moi-même en date du 29 juillet , mil neuf cent soixante et trois (1963) déclarant que les fonctionnaires du ministère entre-

raient en communication avec votre corporation des qu'ils seraient en mesure de le faire, sauriez-vous dire à la commission si depuis le mois de juillet, vous avez reçu des nouvelles des fonctionnaires du ministère en rapport avec le projet d'apprentissage que nous avions soumis?

R- Non, la dernière lettre que nous avons reçue, est là, le 29 juillet, mil neuf cent soixante et trois (1963).

Q- Je vous montre copie d'une lettre adressée par moi-même à l'Honorable Georges McIlreaith le 22 mai, mil neuf cent soixante et trois (1962) en réponse à la lettre du ministre le 6 mai et faisant un certain nombre de commantaires en regard avec le projet soumis, vous rappelez-vous avoir eu copie de cette lettre à votre corporation?

R- Oui.

Q- Votre Seigneurie, je désirerais déposer cette série de documents en liasse, sous la cote Exhibit 807, quelle différence faites-vous dans votre circonscription entre un plan de pilotes dit sous probation et un plan d'apprentissage?

R- Nous préférons un plan d'apprentissage de l'école de Rimouski parce qu'il y a plus de notion au radar, au jaro et ainsi de suite.

Q- Pour quelle raison préférez-vous ce système? Voulez-vous changer ceci, et qu'est-ce que vous entendez par un pilote qu'on dit pilote sous probation?

R- Avant ça à l'intérieur les bateaux

des Lacs, il y avait beaucoup d,hommes compétents parce qu'ils voyageaient souvent dans les rivières de Kingston à venir à Montréal, maintenant à bord des gros navires de Lacs, qui font seulement deux voyages par mois, ce qui n'est pas assez pour apprendre la rivière.

Q- On vous faisait voyager souvent antérieurement, combien de voyages, lorsque vous étiez à bord d'un navire de lac, faisiez-vous dans la circonscription de Cornwall dans une année?

R- Ca, le premier officier sur les barges de lacs antérieurement faisait toujours le Lac St-François et le Lac Lachine.

Q- Le Lac Lachine?

R- Le Lac Lachine qu'ils appellent le Lac St-Louiset...

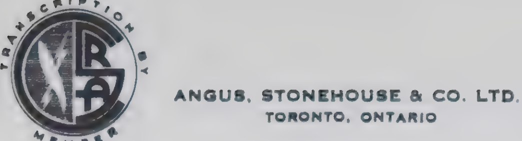
Q- St-Louis?

R- Oui et la mer, elle, et ils s'entretenaient continuellement et allaient de Kinsgton et continuellement ils parlaient avec le capitaine qui faisait les courants compris de Cornwall au Canal Lachine.

Q- Ma question était:"Combien faisiez vous de voyage dans une année, disons que vous faisiez les lacs à ce moment là, faisiez-vous beaucoup plus de voyages avant que maintenant?

R- On fait de trente-cinq (35) à quarante (40) voyages par année de Kinsgron à Montréal, disons de Toronto à Montréal.

Q- Quand vous parlez de ces coyages



là est-ce des voyages aller-retour ou en un seul sens?
R- Un seul sens.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Maintenant les gros navires font les deux (2)?
R- Oui, maintenant les gros navires de lac sont obligés d'aller jusqu'à la tête des Grands Lacs à Fort William pour aller chercher le grain pour le descendre à Montréal et ils sont toujours en été, on peut dire, des fois une semaine ou quinze (15) jours à l'ancre à Lanoraie.
Q- Quand vous dites trentepcinq (35) quarante (40) voyages, est-ce que vous faisiez trente-cinq (35) fois dans la circonscription ou si vous faisiez ça soixante et dix fois (70) dans la circonscription?
R- Soixante et dix (70) fois.
Q- Voudriez-vous pour éviter confusion dans cette circonscription, quand on dit un voyage, chaque fois que vous parlez de voyage, c'est un trajet?
R- C'est bien ça.
Q- Votre témoignage est à l'effet que vous faisiez jusqu'à soixante et dix (70) trajets ou voyages par année dans la circonscription?
R- Oui.
Q- Et à l'époque, comment se faisait-il, comment se faisait-il, est-ce que vous vous limitiez, est-ce que vous alliez soit aux Grands Lacs

en plus de ceci?
R- Non, à bord des bateaux, l'été nous voyagions seulement de Prescott à Montréal.
Q- Seulement de Prescott à Montréal?
R- Oui.
Q- C'est la raison sans doute pour laquelle vous faisiez autant de voyages par année?
R- Oui.
Q- A l'heure actuelle à votre connaissance combien de voyage s par année les officiers sur les navires de lac, font-ils?
R- La plupart des officiers sans être premier maître dela voie maritime, sont actuellement capitaine sur les gros navires, et promu deuxième maître-officier, et ils ont moins de notion des canaux, et mois d'expérience des rivières.
Q- Mais, mais qu'est.....ma question combien de voyages font-ils par année les gros navires des lacs, est-ceque vous avez une connaissance approximative à ce sujet, est-ce qu'un navire de lac vient toutes les semaines dans le port de Montréal, eu s'ils ont une voyage à tous les quinze (15) jours.
R- Je mettrais vingt (20) voyages par année approximatif.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Ca fait dix (10) voyages aller-retour?
R- Oui.

PAR Me MARC LALONDE:

R- Bien en étant apprenti, on voyage il faut dire trois (3) années, il faut dire deux (2) ou trois (3) années, et il apprendrait à manoeuvrer toutes sortes de bateaux et pour aller à l'école de Rimouski, premièrement pour le radar quand on est pris dans une mauvaise température, c'est une affaire qui est absolumetnt bonne à cause qu'on est pas capable d'apprendre ça à bord d'un bateau.

Q- Ce matin il a été question de l'entrainement des personnes détenant par exemple un certificat de capitaine de long cours et on avait demandé si de l'avis du témoin des personnes détenteurs de certificat de capitaine de long cours seraient mieux entrainées et mieux qualifiées pour remplir la fonction de pilote dans votre circonscription, quel est votre avis à ce suje6?

R- Je ne crois pas qu'un capitaine de long cours soit mieux qu'un capitaine des eaux intérieurs ou un capitaine au cabotage

Q- Pourquoi faites-vous une telle affirmation?

R- C'est parceque la plupart des capitaines de long cours ne manoeuvrent pas leur bateau, la plupart des voyages dans un port et un remorqueur à chaque bout, ça facilite beaucoup la tâche de fairel a manoeuvre du bateau.

Q- Voudriez-vous répéter votre réponse, je crois que l'interprête n'a pas traduit votre dernière réponse?

R- Je disais que les capitaines de long

cours ne manoeuvrent pas leur bateau surtout dans notre circonscription et je crois que dans bien des places le pilote fait la manoeuvre a des remorquers à chaque bout et dans les places difficiles et je ne crois pas d'un capitaine à long cours soit qualifié pour faire la manoeuvre de son bateau.

Q- Sauriez-vous dire dans votre circonscription le régimme n'était pas obligatoire premièrement de piloter tel qu'il existe à l'heure actuelle?

R- Oui.

Q- Depuis quand ce régime existe t-il à votre connaissance?

R- Depuis le 17 novembre, mil neuf cent soixante (1960).

Q- Quel était le mode d'opération général du pilotage dans votre circonscription, disons depuis que vous avez été nommé pilote en mil neuf cent cinquante-six (1956), voudriez-vous... pourriez-vous dire à la commission ici, comment à votre connaissance, si vous le savez, le système fonctionnait antérieurement à votre arrivée?

R- Il y avait pas de compulsaoire avant ça, mais il y avait beaucoup d'autres pilotes qui n'étaient pas licenciés qui voyageaient sur les bateaux et c'est pourquoi, il y avait pas de grosse pressions avant mil neuf cent soixante (1960) pour avoir le système de paiement obligatoire.

Q- Comment ces pilotes que vous appelez non licenciés s'arrangeaient-ils pour faire le

pilotage dans la circonscription antérieurement?
R- Ah bien, ils embarquaient ici à Montréal, et débarquaient et le capitaine présent mais on leur permettait de quitter à Kingston et ils se disaient comme capitaine ou deuxième maître ou premier officier.
Q- Et à votre connaissance, ces personness.. vous dites que ces personnes étaient pas détenteurs de brevet de pilotage?
R- Non.
Q- Est-ce qu'avant l'établissement du paiement obligatoire des droits de pilotage l'autorité de pilotage y mettait quand même des brevets de pilotes proprement dit?
R- Répétez donc votre question?
Q- Est-cequ'en mil neuf cent soxante (1960) le 7 novembre, mil neuf cent soixante (1960) quelle année, mil neuf cent soixante et un (1961)?
R- Mil neuf cent soixante (1960).
Q- Le 7 novembre, mil neuf cent soixante (1960) est que l'autorité de pilotage émettait des brevets de pilotes au sens strict, est-ce que vous avez reçu un brevet de pilote en mil neuf cent cinquante-six (1956)?
R- Oui mais il fallait passer des examens.
Q- Alors vous avez, si je comprends bien, à cette époque assez précise, il y avait deux

(2) catégories de personnes qui faisaient du pilotage?

R- Oui.

Q- Est-ce que cette catégorie de personnes qui faisait du pilotage sans être proprement brevetée soit obligatoire jusqu'à l'établissement du paiement obligatoire , ontfait du politage jusqu'en soixante (60)?

R- OUi et même aujourd'hui ça se fait.

Q- Le cas de paiement obligatoire des droits depilotage a t-il affecté cette conduite suivant des pilotes ou des personnes non brevetés pour faire du pilotage?

R- Je ne crois pas que ça affecté ces pilotes là, parce que je crois que les seuls que ça affecté, ça été les bateaux de la mer et les bateaux d'eau salée.

Q- Est-ce que les bateaux, les océaniques prennent tous les pilotes brevetés à votre connaissance?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'il en était ainsi avant l'établissement du paiement obligatoire des droits de pilotage en mil neuf cent soixante (1960)?

R- A mon avis, beaucoup de pilotes américains descendaient avec leur bateau de mer et d'eau salée jusqu'à Montreal.

Q- Est-ce que vous avez eu l'occasion dans le passé, avant mil neuf cent soixante

(1960) de porter plainte à l'autorité de pilotage au sujet de ces cas de pilote, de personne pilotant des navires sans être détenteur de brevet de façon appropriée?

R- Oui nous avons envoyé un télégramme à monsieur Gendron qui était surintendant régional dans le temps et envoyé un télégramme à Ottawa aussi.

Q- Je montre une liasse de documents s'échelant du 24 octobre, mil neuf cent cinquante-six (1956) jusqu'au 14 novembre, mil neuf cent soixante et trois (1963) et voudriez-vous dire à la commission si cette liasse de documents a été préparée à Meme vos dossiers et si vous avez eu vous même à la préparation des documents?

R- Oui.

Q- Voudriez-vous expliquer à la commission quelle est la nature de ces docuements?

R- Ca, ce sont des pilotes qui se disaient pilotes et qui voyageaient dans le district de St-Laurent, Kingston, Ottawa a`aller jusqu'en mil neuf cent soixante (1960) et qui ont fait après ça dans la voie Maritime du St-Laurent de Montréal à Cornwall et de Cornwall à Kingston et on avait rapporté les noms, des dates que les pilotes avaient embarqué à bord des bateaux et débarqué.

Q- Maintenant je constate un certain nombre de plaintes se rapportant à l'année mil neuf cent soixante et trois (1963)?

R- OUi.

Q- Voudriez-vous expliquer à la commission ce qu'il en est à cet égard et donner tous les détails se rapportant à ce sujet et portant sur ces plaintes quels sont les commantaires du ministre?

R- Tout bateau américain et pilote américain qui passait dans la voie maritime avait un pilote à bord.

Q- Quelle sorte de pilote, une pilote breveté ou non breveté?

R- Pas breveté, il y en avait trois (3) Bob, Crawford, John Rankin et J. H. Ashly quo faisaient du pilotage de St-Lambert à aller en montant et monsieur Melançon était avec moi dans les deux (2) cas, et monsieur Bernier est venu avec moi aussi et il en a vu embarquer.

Q- Quel monsieur Bernier?

R- Un pilote de la voie maritime du St-Laurent, et qui était avec moi et qui a vu le pilote embarquer sur le bateau, je crois que monsieur Melançan en avait parlé à ce sujet là quand j'ai été avec lui.

Q- Il y en avait parlé où?

R- En cour, ici.

Q- Devant cette commission?

R- Oui.

Q- Avez-vous porté plainte au ministère

R- Oui, nous avons envoyé un télégramme à Ottawa àmonsieur Cumyn et il nous a répondu qu'il fallait aller à bord du bateau et là le

voir piloter le bateau pour fournir une preuve.
Q- Combien de cas comme ceux que vous avez mentionnés avez-vous relevé durant la période s'échelonnant du 21 septembre mil neuf cent soixante et trois (1963) au 14 novembre, mil neuf cent soixante et trois (1963(?
R- Seize (16).
Q- A votre connaissance, est-ce que cette pratique c'était déjà établie avant septembre, mil neuf cent soixante et trois (1963)?
R- Oui.
Q- Vous avez fait des relevés, est-ce que vous avez fourni ou preniez le temps de faire une relevé assez détaillé antérieurement au mois de septembre?
R- Non, on a fait des relevés seulement des bateaux, mais il y a plusieurs denos pilotes qui ont vu les pilotes non licenciés embarquer sur les bateaux, mais n'ont pas rapporté le cas au bureau.
Q- Est-ce que danstous les cas, de cette pratique, elle se rapportait à des navires de lacs américains?
R- C'étaient des bateaux de lac s américains et il y avait des canadiens, et les canadiens, on a fait des plaintes et le département a rien fait.
Q- Est-ce que les pilotes... est-ce que les personnes dont vous avez mentionné les noms, monsieur Rankin, Ashly, Corwford, pilo-

taient des navires de lac s canadiens?

R- Je ne crois pas.

Q- Alors ce que vous avez mentionné à l'effet que ce serait des bateaux ou encore des navires de lacs canadiens, à quoi référez-vous?

R- Les bateaux de lacs canadiens, on avait un télégramme ici envoyé au département des Transports à monsieur Jacques Gendron.

Q- En quelle année?

R- Le 16 mai, mil neuf cent soixante (1960) au 6 août, mil neuf cent soixante (1960).

Q- Jusqu'à quelle date?

R- Jusqu'au mois d'août mil neuf cent soixante (1960).

Q- Mil neuf cent soixante (1960), je désirerais déposer Votre Seigneurie, cette liste de documents en liasse, intitulée correspondance copies de correspondance entre le ministère des Transports et la Corporation des Pilotes du Fleuve et la Voie Maritime du St-Laurent, 24 octobre, mil neuf cent cinquante-six (1956) au 14 novembre, mil neuf cent soixante et trois (1963), du 24 octobre, m mil neuf cent cinquante-six (1956) au 14 novembre mil neuf cent soixante et trois (1963) montrant les activités des pilotes non licenciés dans la circonscription comme pièce Exhibit 808, et savez-vous si ces pilotes américains qui embarquaient à bord des navires à St-Lambert débarquaient avant ou s'ils continuaient leur trajet jusqu'à Kingston&

R- Ils continuaient leur trajet jusqu'à Kingston et Cap Vincent.
Q- Savez-vous s'ils descendaient des navires à Cap Vincent?
R- Jene pourrais pas dire.
Q- Est-ce que c'est la même pratique qui se fait avec un navire de lac américain en descendant oui c'est ça, oui?
R- Oui.
Q- Savez-vous à quel endroit ces pilotes ou ces personnes embarquent à bord?
R- Ils embarquent et débarquent à St-Lambert en descendant, selon le cas.
Q- Ma question est:"A quel endroit embarquent-ils?
R- A St-Lambert.
Q- Et à quel endroit quand ils descendent d'un navire?
R- Quand ils descendent en haut, je ne peux pas dire.
Q- Je constate à l'heure actuelle dans votre circonscription qu'il existe un tarif unique en ce sens qu'il y a une seule charge, de je crois....?
R- Cent soixante dollars ($160.00).
Q- Cent soixante dollars ($160.00) pour un trajet?
R- Oui.
Q- Est-cequ'il vous arrive à des pilotes de votre circonscription de piloter des na-

vires de lac tout autant que des océaniques?

R- Pas autant les océaniques, mais il y a des bateaux de lac qui prennent des pilotes de tour de rôle.

Q- Est-ce que cette pratique de tarif unique et d'un seul taux existe depuis longtemps dans votre circonscription?

R- Depuis mil neuf cent soixante (1960).

Q- Est-ce qu'antérieurement à mil neuf cent soixante (1960) il y avait une différence dans les charges à l'égard des navires de lac par rapport aux navires océaniques?

R- La différences des barges, des bateaux de lac , et de lamer, avant mil neuf cent cinquante -neuf (1959_) les bateaux de la mer payaient deux cent soixante et sept dollars et cinquante ($267.50) pour un voyage.

Q- C'est-à-dire de St-Lambert à Kingston, pardon du canal Lachine à Kingston?

R- Du canal Lachine à Kingston et les bateaux de lac payaient seulement pour la rivière qui était de quatre-vingt-cinq dollars ($85.00).

Q- Qu'est-ce que vous entendez lorsque vous dites que les navires de lac payaient pour le pilotage seulement de la rivière?

R- Parce qu'ils n'étaient pas requis de prendre de pilote dans le canal pour faire la manoeuvre du bateau.

Q



Q- Ce qui était en d'autres façons aucun navire n'était requ is de prendre aucun pilote dans votre circonscription avant mil neuf cent soixante (1960)?

R- Non.

Q- Si je vous comprends bien lesnavires de lac, vous employaient pour faire le pilotage seulement dans les endroits autres que les canaux du système àl'époque?

R- Oui.

Q- Et à cette fin, vous receviez une rémunération de quatre-vingt-cinq dollars ($85.00)

R- Quatre-vingt-cinq dollars($85.00) je crois.

Q- Est-ce qu'il s'agissait d'une pratique régulière ou courante des navires de lac de prendre des pilotes brevetés à cette époque?

R- A aller jusqu'à l'anné e mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q- Est-ce que c'est la grande majorité des navires de lac ou une minorité à l'époque?

R- La plupart des bateaux de lac prenaient des pilotes licenciés à aller jusqu'en mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q- Vous avez mentionné que dans votre circonscription le paiement des droits de pilotage n'est devenu obligatoire qu'en mil neuf cent soixante (1960?

R- Oui.

Q- Sauriez-vous me dire si antérieu-

rement à cette période, votre groupement a fait des pressions en vue de rendre le pilotage, le paiement des droits de pilotage æbligatoire?

R- Oui.

Q- Vous rappelez-vous approximativement quelle date vous possédiez à faire ces pressions?

R- Je crois qu'il y avait un mémoire qui avait étéenvoyé au Ministère des Transports dans l'année mil neuf cent cinquante-cinq (1955).

Q- Je vous montre un document intitulé:"Mémoire du comité des pilotes du district St-Laurent-Kingston-Ottawa, à l'Hônorable Georges C. Marler, ministre des Transports du Canada" daté de mil neuf cent cinquante-cinq (1955), le 23 mars, sauriez-vous dire s'il s'agit d'undocument qui est tiré de vos dossiers et qui à votre connaissance aurait été soumis au Ministre à L,époque?

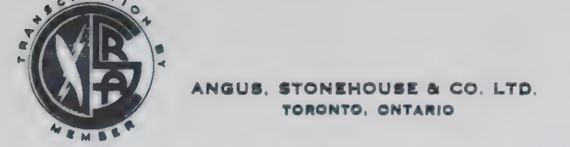
R- Oui.

Q- Quel était l'objet essentiel de ce mémoire?

R- Du pilotage compulsoire.

Q- Sauriez-vous dire à la Commission si subséquemment votre groupement a procédé à d'autres démarches en vue d'obtenir le paiement obligatoire des droits de pilotage?

R- Oui, nous avons envoyé d'autres mémoires, et je crois qu'il y en avait eu en mil neuf cent cinquante-sept (1957), le 6 novembre mil



neuf cent cinquante-sept (1957) s'étendant jusqu'au 21 novembre, mil neuf cent cinquante-sept (1957) quand il y a eu arrêt de travail.

Q- Je vous montre un document adressé à l'Honorable Paul-Gérin Lajoie et je comprends qu'on ait pas reconnu l'écriture, la signature, c'est un document qui est signé par l'Honorable Lajoie adressé à l'Honorable Georges Marler, le 21 février, mil neuf cent cinquante-six (1959) et sauriez-vous dire si ce document est tiré de vos dossiers?

R- Oui.

Q- Ce document se rapporte aussi n'est-ce pas au paiement obligatoire des droits de pilotage?

R- Oui.

Q- Je vous montre un autre mémoire en date du 30 octobre, mil neuf cent cinquante-sept (1957) au nom de la Corporation des pilotes du St-Laurent, Kingston, Ottawa, sur le même sujet, est-ce qu'à votre connaissance ce document est tiré de vos dossiers?

R- Oui.

Q- Je vous montre un autre mémoire signé par monsieur Paul-Gérin Lajoie conseiller juridicque de notre corporation des pilotes St-Laurent, Kingston, Ottawa, sur le même sujet, et différents autres documents, est-ce que ces documents sont tirés de vos dossiers datés du 12 février, mil neuf cent cinquante-huit (1958)?



R- Oui.

Q- Enfin je vous montre une lettre adressée par l'Honorable Paul Gérin-Lajoie, à l'Honorable Georges Hees, ministre des Transports le 23 septembre, mil neuf cent cinquante-huit (1958) où il est question du paiement obligatoire du pilotage , est-ce que cette lettre c'est un document qui est tiré de vos dossiers aussi?

R- Oui.

Q- Je désirerais déposer en liasse ces documents sous la cote Exhibit 809, intitulé :"Partie des correspondances entre le ministère des transports et la corporation des pilotes du St-Laurent, Kingston, Ottawa, concernant le paiement obligatoire des droits de pilotages" et je constate par ces docuements que vous avez pendant de nombreuses années fait pression pour obtenir la reconnaissance à l'établissement du recouvrement des droits de paiements compulsoires de pilotage et pourriez-vous expliquer à la commission, pourquoi en particulier vous teniez à tellement à l'établissement d'un tel système dans votre groupement?

R- Bien nous voulions une sécurité car pas de de pilotage compulsoire, il n'y avait aucune sécurité pour nous dans le district.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Vous entendez par:"securité" une sécurité personnelle, pas la sécurité de la naviguation?

R-



R- en même temps pour la sécurité de la navigation, s'il n'y avait pas eu de pilote licencié sur les bateaux, c'est la sécurité de la navigation aussi.

Q- Par la réponse que vous donniez là, elle pouvait être prisedans les deux (2) sens.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ce que l'absence de ce régime avait quelques effets sur les conditions générales de l'activité des pilotes dans votre circonscription?

R- Répétez donc?

Q- Au comportement général des pilotes dans votre circonscription?

R- Oui tous les pilotes étaient en faveur du pilotage compulsoire dans le district.

Q- Maintenant vous avez mentionné qu'il y avait eu arrêt de travail un moment donné dans votre district , en fait il y a eu plusieurs arrêts de travail n'est-ce pas dans votre circonscription à travers les années?

R- Oui il y en a eu.

Q- Sauriez-vous dire à la commission si à votre connaissance, il y avait eu arrêt de travail avant même l'établissement de la corporation des pilotes du St-Laurent-Kingston-Ottawa?

R- Oui maisje n'étais pas pilote à ce moment là.

Q- En quelle année, à ce moment là vous ne naviguiez pas dans la circonscription elle



même&

R- Oui.

Q- En quelle année a été ce premier arrêt de travail?

R- En mil neuf cent cinquante-six (1956) je crois.

Q- Et quel a...quel a été l'arrêt de travail subéquent?

R- L'autre arret de travail a eu lieu le 6 novembre, mil neuf cinquante -sept (1957) au 21 novembre mil neuf cent cinquante-sept (1957).

Q- Avant d'aborder cette question, est-ce qu'on pourrait avoir un ajournement?

PAR LE PRESIDENT:

Nous allons ajourner pour quelques minutes.

On suspend le témoignage de monsiar Pérusse pour quelques instants.

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par la présente que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

On fait revenir dans la boîte au témoin monsieur Gilles Pintal, pilote pour le district de Montraél-Cornwall, lequel est questionné en anglais, sous le même serment que ce matin.

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que le témoignage ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r.commissaire,
Monsieur HAROLD A. REMWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

ANDRE PERUSSE.

TEMOIGNAGE CONTINUE

PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes
du Fleuve et de la Voie Maritime
du St-Laurent.

Q- Monsieur Pérusse, vous nous avez informé qu'il y aurait eu arrêt de travail en mil neuf cent cinquante-six (1956) mon confrere , Me Brisset, qui était actif à l'époque encore me soumet que ça commencé en mil neuf cent cinquante-cinq (1955)?
R- En mil neuf cent cinquante-cinq (o1955) c'est bien ça.
Q- Voudriez-vous répéter votre réponse, l'interprête n'a pas entendu, parlez fort de

et clairement?

R- En mil neuf cent cinquante-cinq (1955).

Q- Il y a eu arrêt de travail ensuite au mois de novembre, mil neuf cent cinquante-sept (1957) n'est-ce pas?

R- Oui.

Q- Je constate dans le mémoire présenté à cette commission par la Shipping Fédération of Canada à la page 32, on déclare que tout d'abord il y a eu un mémoire qui a été soumis au Ministre des Transports en date du 30 octobre, mil neuf cent cinquante-sept (1957) sauriez-vous dire s'il s'agit du même mémoire qui a été déposé antérieurement, cet après-midi, et portant la même date?

PAR LE PRESIDENT:

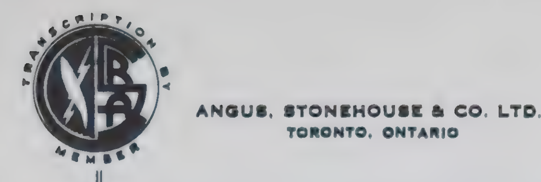
Dans la pièce Exhibit 809?

Par me MARC LALONDE:

Dans la pièce Exhibit 809, est-ce qu'il s'agit du seul mémoire qui a été présenté à cette date par votre organisation?

R- Oui.

Q- Maintenant est-ce que vous voudrez dire à la Commission si la cause de cet arret de travail a été exclusivement une demande pour lke paiement obligatoire des droits de pilotage ou s'il y a eu d'autres facteurs plus importants ou moins importants qui sont survenus à cette époque qui ont su causer l'arrêt de travail en mil



neuf cent cinquante-sept (1957)?

R- Il y a eu d'autres facteurs, parce qu'il y avait un pilote qui était arrivé à Kingston et le "dispatcher" de l'office des pilotes voulait le renvoyer immédiatement sur un bateau et il n'avait pas eu huit (8) heures de repos et on demanda d'avoir deux (2) pilotes sur le navire et le "dispatcher" a refusé de lui donner deux (2) pilotes et c'est pour ça que ça commencé le 6 novembre, mil neuf cent cinquante-sept (1957), je crois qu'il y a des Minutes d'écrites à ce sujet là.

Q- Je vous montre un extrait certifié conforme d'un procès-verbal d'une assemblée spéciale des membres des Pilotes du St-Laurent, Kingston, Ottawa , e n date du 6 novembre, mil neuf cent cinquante-sept (1957) et voudriez-vous lire ces documents de façon à ce que ça soit détaillé dans le dossier; je vais le lire moi-même:"Assemblée générale spéciale, Hôtel Queen's, mercredi 6 novembre, mil neuf cent cinquante-sept (1957). Au début de l,assemblée, le président remerciait tous les pilotes de leur complète coopération et leur demandait de rester avec lui jusqu'à la fin. Ensuitel'aviseur legal assura les pilotes de son plus complet dévouement et de la plus complète compréhension qu'il a de leur problème. A ce moment, le capitaine Hones, et monsieur Jacques Mélançon arrivèrent à l'assemblée. L'aviseur légal donna au capitaine Jones un tableau complet de la situation, en expliquant ce qui avait précipi-

té la grève était d'abord l'avis qu'ils avaient reçu que le repos de huit (8) heures était supprimé. qu'ensuite deux (2) pilotes venaient d'être refusés sur le Sun Ingrid et qu'en fin le compulsoire "compulsory" paiement" était le point dominant de l'assemblée. Ont participé à la discussion, messieurs Henry, Daoust, Jean-Guy Chartier, Georges Grenier, Esnest Simard, Germain rousseau, René Ratté, Henri-Paul Marchand, Léopold Bernier, et d'autres. Chacun alléguait leur point personnel, mais il était facile de résumer en un mot, que chacun se sentait épuisé, qu'il ne voulait plus continuer, qu'un changement devait s'opérer." je le produis sous la cote Exhibit 810; savez-vous à quel moment s'est terminé cet arrêt de travail?

R- L'arrêt de travail s'est terminé le 21 novembre, mil neuf cent cinquante-sept (1957).

Q- Savez-vous...je constate que le mémoirede la Shipping Fédération a été commencé le neuf novembre (9) est-ce exact?

R- Non.

Q- A quelle date a t-il commencé?

R- Le 6 novembre.

Q- Et lorsque vous êtes retourné au travail le 21 novembre, mil neuf cent cinquante-sept (1957) qu'est-ce que...est-ceque vous aviez obtenu quelques concessions de l'autorité de pilotage à votre connaissance?

R- Non.

Q- Vous ne vous rappelez pas si vous



aviez obtenu quoi que ce soit en regard avec vos demandes outre que le paiement obligatoire de vos droits de pilotage?

R- Non.

Q- Je crois que dansle procès-verbal on parle d'arrêt de huit (8) heures qu'on a fait disparaître?

R- Oui , il a été réinstallé à dix (10) heures.

Q- A quel moment?

R- Du 21 novembre, mil neuf cent cinquante-sept (1957).

Q- C'est pour ça que je vous ai demandé s'il y avait eu d'autres compensations honorables obtenues à l'époque?

R- Non,

PAR LE PRESIDENT:

Q- Vous avez repris despériodes de repos?

R- De dix (10) heures.

Q- Elles ont été portées à dix (10) heures au lieu de huit (8) heures comme auparavant?

R- C'est ça.

Q- Et puis votre procureur a dit dans une autre question, que vous aviez eu aussi l'installation du système de paiement de compulsoire, est-ce vrai?

R- Non.

par me MARC LALONDE:

Excusez, je n'ai pas dit ça?.

PAR LE PRESIDENT:

C'est ce que j'ai compris aussi, c'est pour ça que je fais préciser, est-ce que vous avez obtenu à ce moment là, le système de paiement obligatoire ?

R- Non Votre Seigneurie.

Q- Ca été simplement la seule chose que vous avez eue, ça été l'installation de la période de repos?

R- C'est bien ça.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ceque vous avez eu l'installation de pilotes à ce moment là, est-ce que vous avez eu une prolongation de délai?

R- Oui.

Q- Vous rappelez-vous le nombre de pilotes, de l'augmentation du nombre depilotes que vous avez obtenue?

R- Trois (3).

Q- Est-ce que ces pilotes étaient engagés en mil neuf cent cinquante-sept (1957) avant la fin de l'année?

R- Non je ne crois pas.

Q- Maintenant un parle d'un mémoire de la Shipping Fédération pour un arrêt de travail en mil neuf cent cinquante-huit (1958) quelle était la cause de cet arrêt de travail?

R- Ce n'est pas un arrêt de travail, c'était la Sailing Master qui opérait de Kingston sur les Grands Lacs et qui était dans le moment

en arrêt de travail, on refusait de passer les "picket line" mais seulement on a pas fait d'arrêt de travail pour les bateaux qui n'avaientpas de "sailing" master" à bord du bateau.

Q- Est-ce que vous aviez decidé de traverser la ligne de piquetage?

R- Oui notre président du temps a parlé au capitaine Andrew qui était président des "sailing master" dans le temps pourlui demander de relever ses "picket line" pour le temps qu'il y avait restriction et monsieur Andrew a refusé.

Q- Et vous rappelez-vous en quelle circonstance vous êtes retourné autravail à l'époque?

R- Tous les directeurs de la corporation dans le temps à une assemblée ont ordonné aux pilotes de passer "picket line à Kingston, de traverser le "picket line" et aucun pilote qui était à Kingston ne voulait passer et on a envoyé des pilotes de Montréal.

Q- Qui a envoyé des pilotes de Montréal?

R- L'autorité de pilotage qui était à Kingston, et à la reprise quand ils ont du leurs confreres qui ne voulaient pas, c'est le président lui meme qui a insisté pour quece soit le comité qui lui brise le"picket line" de force.

Q- Est-ce que les pilotes ont suivi à l'époque&

r Oui.

Q- Aux pages 36 et 37 du volume en anglais en référant aux négociations qui seraient survenues en mil neuf cent cinquante-neuf (1959(entre votre groupement et la fédération des armateurs et on déclare en particulier que les pilotes auraient accepté une suggestion à l'effet qu'on consentirait à l'établir un tarif qui comporterait à un revenu déterminé comme objectif lequel permettrait de venir sur un prix en haut ou un prix en bas, lequel prix servirait de base pour fixer le revenu des pilotes?

R- Je ne crois pas.

Q- Et à votre connaissance, est-ce que votre corporation a accepté une trelle de proposition à l'époque?

R- Non.

Q- Est-ce que vous avez eu l'occasion d'examiner les minutes de rencontres à ce moment là, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959). ?

R- On a pas eu de minutes à cet effet, à notre bureau de la corporation.

Q- Est-ce que vous avez trouvé quoi que ce soit dans les dossiers de la corporation qui vous permettrait de conclure qu'on aurait accepté de quelques façons un tel projet?

R- Non parce que je crois qu'on avait envoyé un télégramme à Ottawa à cet effet là.

Q- A quel effet?

R- A l'effet qu'on aimait mieux rester au même point, mais ..que de prendre un"agreed

income".

Q- Je vous montre photocopie d'un télégramme en date du 15 avril, mil neuf cent cinquante-neuf (1959) adressé par monsieur Paul-Gérin Lajoie à monsieur Allen Cumyn , directeur, dans lequel il déclare que les pilotes sont prêts à s'en tenir au "statu quo" quant au taux de pilotage plutôt que d'accepter la proposition qui avait été faite, est-ce qu'il doit s'agir d'un télégramme auquel vous référiez?

R- Oui monsieur.

A ce stage, Me Jean Brisset, procureur de la Fédération des ARmateurs du Canada, discute en anglais à ce sujet aisni que Me Marc Lalonde, procureur de la Corporation des pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Je désirerais déposer ce document comme Exhibit 81b et je constate un certain nombre de problèmes dont on parle dans le mémoire de la Shipping Fédération plutôt de l'année mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et pourriez-vous résumer à la Commission quels étaient les principaux problèmes, est-ce que vous vous rappelez les problèmes?

R- Je crois qu'il y avait au printemps mil neuf cent cinquante-neuf (1959) qu'il y en avait sept (7) qui avaient été mentionnés.



Q- Je vous montre un document intitulé:"Mémo for the pilotage authority from the corporation of St-Lawrence, Kingston, Ottawa harbour and Corporation of Montréal, harbour pilots" datant du 11 juin , mil neuf cent cinquante-neuf (1959) voudriez-vous souligner à la Commission quels sont les problèmes qui se rattachent à votre groupement parmi les sept (7) mentionnés à cet endroit et voudriez-vous lire les conclusions dans le dossier , s'il-vous-plaît, est-ce que le premier problème se rapporte à vous, est-ce qu'il s'agit d'un problème qui vous affectait particulièrement?

R- Oui.

Q- Est-cequ'il y avait quoi que ce soit à l'époque pour vous protéger pendant vos attentes?

R- rien du tout.

Q- Et la deuxième, est-ce qu'il vous concernait directement?

R- Oui, nous avons obtenu trois dollars ($3.00) au lieu de deux dollars ($2.00) pour le transport à St-Lambert.

Q- Maintenant l'article 3, semble se rapporter aux pilotes de port et réfère à Montréal n'est-ce pas?

R- Oui.

Q- Et le numéro 4 de même, et le numéro 5, à votre connaissance, est-ce qu'en fait il est vrai à l'époque on payait sur la base d'Un

tarif simple et sur lequel on s'était entendu à l'amiable?

R- Oui.

Q- Pour le numéro 6, cette demande évidemment se rapportait à votre circonscription?

R- Oui.

Q- Est-ce que vous aviez demandé antérieurement des pilotes une augmentation dans votre nombre de pilotes antérieurement au mois de juin mil neuf cent cinquante neuf (1959?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'il en avait été question de ça au printemps et au cours de l'hiver mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R- Je crois que c'est au cours de l'hiver.

Q- Enfin vous avez une objection au numéro 7 à ce que le président le ...de la corporation ne soit pas choisi pour piloter les navires royals qui remontaient le fleuve àl'époque?

R- Oui et c'était monsieur Patrick Dussault quiétait le pilote sénior et il a refusé il a cédé sa place à monsieur Jean-Guy Chartier.

Q- Et enfin il y a les conclusions, est-ce qu'effectivement vous avez eu satisfaction sur l'ensemble de ces demandes avant les 19 juin mil neuf cent cinquante-neuf?

R- Oui.

Q- Est-cequ'antérieurement à cette date vous aviez des indications quelqonques que



vous obtiendriez satisfaction sur quoi que ce soit?

R- Oui je crois que nous avons eu un télégramme du Ministre ou du Sous-Ministre.

Q- Je veux dire:Avant le mémoire du 11 juin mil neuf cent cinquante-neuf (1959(est-ce que vous aviez reçu desnouvelles du Ministre ou du sous Ministre, vous avisant qu'on remédirait au problème que vous aviez soumis?

R- Non.

Q- Est-cequ'on a procédé à la nomination de pilotes additionnels conformément à votre demande numéro 6?

R- Oui.

Q- Vous rappelez-vous combien de pilotes ont été nommés à cemoment là?

R- Six(6) je crois.

Q- De toute façon, Votre Seigneurie, on m'informe qu'il y a eu quatre (4) pilotes de nommés, je crois que c'est peu important, et subséquemment à cette nomination de quatre (4) ou six (6) pilotes, vous avez dit six (6) pilotes, est-ce que vous avez fait d'autres demandes de nomination de pilotes un peu plus tard?

R- Oui.

Q- Quelle était la raison de ces demandes?

R- Parce qu'il...parce que la divison du district à Cornwall demandait plus de pilotes pour fairel'ouvrage.

Q- Est-ce que vous aviez divisé la

circonscription à Cornwall à l'époque?

R- Non, pas au mois de juin mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q- Est-ce qu'on l'a divisée subséquemment au mois de juin, mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R- Non, elle a été divisée après mil neuf cent cinquante-neuf (1959) après le mois de juin, mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q- Est-ceque c'était dans le courant de l'année mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R- Oui.

Q- Et vous dites que cette divison à Cornwall vous a amené un surcoît de travail, pourriez-vous indiquer à la commission en quoi ceci a amené un surcoît de travail?

R- Ca amené un surcoît de travail parce qu'en divisant les voyages étaient plus courts mais ils étaient plus fréquents.

Q- Votre Seigneurie, je désirerais annexer la pièce produite antérieurement qui était le mémoire.

PAR LE PRESIDENT:

Il n'est pas produit.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Monsieur Pérusse, voudirez-vous prendre connaissance de ce document qui rapportait le texte de trois (3) télégrammes échangés entre monsieur Paul Gérin-Lajoie et le sous ministre des Transports, monsieur Baldwin les 17

et 18 juin, mil neuf cent cinquante-neuf (1959) est-ce qu'il s'agit de document extrait de vos dossiers?

R- Oui.

Q- Est-ce que ces documents se rapportent aux mêmes item qui sont soulevés dans le mémoire du 11 juin mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R- Oui.

Q- Je désirerais votre Seigneurie, ppdduire ces documents sous la cote Exhibit 812.

PAR LE PRESIDENT:

Avec le mémoire?

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Avec le mémoire, et dévant cette augmentation de fardeau de travail, que représentait la division de votre circonscription, sauriez-vous dire à la Commission quels actes vous avez du considérer et entreprendre, quelles actions vous avez considéré entreprendre pour faire face à la situation?

R- On a été obligé d'arrêtér la division à Cornwall pour parer au manque de pilote qu'on avait.

Q- Je constate ici dans le mémoire de la Shipping Fédération à la page 39 où on déclare à la page 39 ,ici en anglais que les pilotes refusèrent d'accepter d'être affectés à des navires entre sept heures du soir et quatre-heures et trente du matin, surtous les navires depuis ...de plus de quinze cents tonnes (15,000) est-ce que vous

sauriez expliquer à la commission quelle était la raison de cette décision, est-ce que vous vous rappelez à l'époque?
R- Non, là il faudrait que je regarderais le dossier à cet effet.
Q- Je vous montre copie d'un télégramme addressé par monsieur Jean-Guy Chartier, adressé par monsieur Jean-Guy Chartier, le 14 mai, mil neuf cent cinquante-neuf (1959) est-ce que ce document a été extrait de vos dossiers à votre connaissance, et avez-vous pris connaissance de ce document?
R- Oui.
Q- Savez-vous si ce document a été expédié à l'autorité de pilotage?
R- Oui.
Q- Il se lit comme suit:"Pilots have been complaining sence the opening of the seaway about ships not being fitted properly and of the inexperience of helsmen difficulty of language, until such a time as pilots have probationary pilots and that ships are properly fitted for Canal in water Ballast and other wise , pilots widl not take ships over 1500 tonns net through the St-Lambert Canal after 7.00 p.m. and 4.00 a.m. as it is most unadvisable and dangerous." pourriez-vous dire à la commission quel était le principal défaut à l'époque des navires océaniques qui prenaient pour la première fois l a voie maritime?
R- Eh bien ces navires qui n'étaient

pas arrangés pour la voie maritime et les membres d'équipage, tels l'homme de roue et à l'encrage qui- étaient de l'équipage et qui n'étaient pas adéquats pour prendre le canal le soir et naviguer la nuit.

Q- Et quelle était la raison pour laquelle on appliquait cet exigence aux navires de quinze cents tonnes (1500) nettes?

R- C'est parce que la plupart des petits navires de quinze cents tonnes (1500) nettes prenaient la vieille voie maritime et étaient habitués à faire des canaux avec les pilotes.

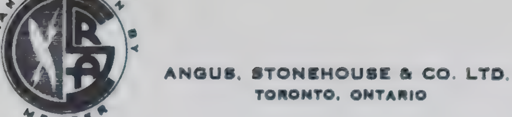
Q- Je porte maintenant à votre connaissance, une série de lettres entre le 26 juin mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et le 7 août mil neuf cent cinquante-neuf (1959) se rapportant à la nomination des pilotes additionnels est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance vous même de ces lettres et télégrammes?
Constaté ce télégramme ici?

R- Oui.

Q- Est-ce que ces documents sont tirés de vos dossiers?

R- Oui.

Q- Je vous montre en outre une opinion légale adressée par Me Paul Gérin-Lajoie à monsieur Jean-Guy Chartier en date du 27 octobre, mil neuf cent cinquant-neuf (1959) se rapportant au moyen de transport entre Cornwall et Snell Lock est-ce qu'il doit s'agir d'un document tiré de vos doddiers?



R- Oui.

Q- Savez-vous si en rapport avec votre demande faite pour des pilotes additionnels, vous avez finalement obtenu l'augmentation du nombre de pilotes en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R- OUi.

Q- Vous rappelez-vous du nombre de pilotes que vous avez obtenu en plus des...

R- En plus?

Q- En plus de pilotes de navire au mois de juin, mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R- Non, la je ne peux pas vous dire combien y en a eu d'augmenté?

PAR LE PRESIDENT:

Produisez-vous ces documents en liasse?

PAR Me MARC LALONDE:

Oui je vais les produire en liasse Votre-Seigneurie, sous la cote Exhibit 813.

PAR LE PRESIDENT:

Exhibit 813.

PAR ME MARC LALONDE:

Correspondance avec le Ministre du Transport et l'autorité du pilotage et la corporation des pilotes du St-Laurent, Kingston, Ottawa, concernant l'augementation du nombre de pilotes et le transfert de pilotes entre Cornwall et Snell Lock du 14 mai, mil neuf cent cinquante-neuf

(1959) au 25 octobre, mil neuf cent cinquane-neuf (1959) .

PAR LE PRESIDENT:
Il y a une opinion légale?

PAR Me MARC LALONGE:
Oui, bien, l'opinion se rapporte au transfert des pilotes.

PAR LE PRESIDENT:
Ca rentre dans l'Exhibit 813.

PAR Me MARC LALONDE:
Ca rentre dans l'Exhibit 813. Ca fait l'objet de négociation collective conjointe à l'époque.

Q- Je porte également à votre connaissance photocopie d'une assemblée des directeurs de la corporation des pilotes St-Laurent, Kingston, Ottawa, en date du 10 novembre, mil neuf cent cinquante-neuf (1959) concernant le rétablissement de la division de la circonscription à Cornwall et si vous voulez concernant l'établissement de la pratique de changer de pilote à Cornwall?
R- Oui.
Q- Est-ce que ce document a été tiré de votre livre de Minutes à Votre connaissance?
R- Oui.
Q- Votre Siegneurie , je ferais peut-être mieux de lire dans le dossier, étant donné que c'est en français, de façon à ce que ce soit traduit? "Minutes de l'assemblée des directeur s

tenue à Montréal, au bureau de Me Paul Gérin-Lajoie, le 10 novembre, mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Etaient présentes, monsieur Jean-Guy Chartier, monsieur Vinton Keogh, monsieur Wilbrod Marion, monsieur André Pérusse, monsieur Lionel Larosé.

Monsieur Chartier présida l'assemblée, monsieur Jacques R. Saucier y assistait comme secrétaire. Les minutes de la dernière assemblée furent lues et sur motion dûment faite et secondée, furent acceptées à l'unamimité.

A début de l'assemblée, le président informa le directeur de tout ce qui c'était fait depuis le 19 octobre. D'abord, tous étaient au courant que monsieur Cumyn avait envoyé à chaque pilote un télégramme et une semaine plus tard, une lettre, les fin....les informant qu'ils n'acceptaient pas les ordres du surintendant, le département serait obligé de les forcer d'une manière quelconque. Le président informa également les directeurs, que le 6 novembre, il faut appelé avec monsieur Keogh et monsieur Gérin-Lajoie a u bureau du sous-ministre à Ottawa. Monsieur Baldwin est très explicite, dit-il, quoi que l'aviseur légal dépendit l'opinion écrite qu'il avait envoyé au bureau de direction, le président en vint à la conclusion, et celà appuié par monsieur Keogh , que monsieur Baldwin était prêt à mettre les pilotes à l'amende, peut-être même suspendre



les licences. Monsieur Bladwin ne défendait pas trop le point de vue légal, mais il était facile de comprendre, dit-il que son opinion était que le Gouvernement, qu'il aie raison ou non, est le plus fort que ses ordres doivent être exécutées. Devant tous ces faits, les directeurs en vint à la conclusion, qu'il fallait reprendre la séparation à Cornwall. Toutefois, avant d'en avertir les pilotes, les directeurs demandèrent à l'aviseur légal de téléphoner à monsieur Cumyn pour lui spécifier qu'ils ne désiraient attendre les taxis à Cornwall, mais voir à ce qu'il y a est autant de taxis qu'il faudra pour assurer le bon service. Egalement de spécifier que les pilotes désiraient attendre dans le taxi pour ne pas geler sur l'écluse et qu'enfin de voir à que les taxis aient suffisamment d'assurance pour protéger les pilotes.

Après le téléphone fait à la Shipping Fédération, l'aviseur légal prépara le télétype suivant pour être envoyé le soir même: "After meeting s with transport Départment Shipping Fédération and obtening détailed informations as to opération of taxi service made available by shipping Fédération Pilots . Comitee recominds Pilots spart again changing at Cornwall and using Fédération Taxi Service , Stop, Lawyer mainains legal opinion given in writing but agrees with Comittee "s désision on pratical grounds"

et la séance fut levée.

(signé)





Jean-GuyChartier, Jacques, Ri Saucier".

(Me Marc Lalonde continue à expliquer en anglais.)

Je désirerais produire ça comme Exhibit 813.

Q- Monsieur Pérusse, je constate qu'en mil neuf cent soixante , au mois d'octobre, il y avait aussi des demandes à l'autorité de pilotage qui ont été effectuées par votre groupement vous rappelez-vous si cette demande était de nature financière ou si c'est une demande qui se rapportait à une autre question?

R- En mil neuf cent soixante (1960) ça se rapportait surtout au pilotage compulsoire.

Q- Et à cette demande, est-ce que vous avez obtenu satisfaction, en mil neuf cent soixante, (1960) au mois d'octobre, mil neuf cent soixante(1960?

R- Non, nous avons eu le pilotage compultoire du 7 novembre, mil neuf centsoixante (1960).

Q- Le 7 novembre, milneuf cent soixante, (1960) et en fait vous avez obtenu le paiement obligatoire des droits de pilotage?

R- Oui.

Q- Si je vous demande de résumerà votre avis d'après votre expérience, quelle était la preincipale source des difficultés dans votre circonscription par rapport aux autres circonscrip-

tions étant donné le fait en particulier que disons vous avez eu des arrêts de travail assez préquents en mil neuf cent cinquante-cinq (1955) et mil neuf cent cinquante-neuf (1959) exclusivement?

R- Tous ces arrêts de travail, je crois qu'on en a eu deux(2) en mil neuf cent cinquante-cinq (1955) et mil neuf cent cinquante-sept (1957) et c'était strictement pour le pilotage compulsoire dans le district.

Q- Si vous faites...chaque fois que vous utilisez le mot pilotage, obligatoire et paiement obligatoire des droits de pilotage?

R- Oui.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Est-ce que ce qui était demandé n'était pas le pilotage obligatoire, est-ce que ça pas été confirmé?

PAR Me MARC LALONDE:

Non, Votre Seigneurie, ma demande était premièrement pour demander le paiement obligatoire du droit de pilotage, malheureusement les pilotes ont l'habitude d'utiliser une expression plus courte en fait qui est la compensation, le terme technique, et chaque fois dans les témoignages de monsieur Pérusse, qu'on réfère au pilotage obligatoire, il y a lieu d'interpréter cette expression comme le



paiememt obligatoire des droits de pilotage, et est-cequ'avant il s'agissait d'u principal facteur en fait dans votre secteur , et ça dans votre section, est-ce que c'était`a date le facteur qui serait la source de difficulté survenue dans votre groupement?

R- Les difficultés dans notre groupement est qu'il y a beaucoup de pilotes non licenciés qui voyagent dans le district comme j'ai mentionné, tels les pilotes américains, et même des pilotes canadiens, puis vu qu'il y a le pilotage dans des endroits, je crois squ'on devrait les avoir pour tous les navires.

Q- Je vais vous poser une question, simplement sur un point technique: Monsieur Pintendre, référait dans un témoignage de l'effet du "squat" qu'il sentait à bord de ses navires fréquemment , est-ce que vous avez eu la même expérience?

R- Oui j'ai eu la même expérience sur un bateau japonnais le "Manjusan Maru" il était chargé à vingt-quatre pieds et huit pouces (24.8) et le capitaine avait marqué sur le tableau qu'à seize (16) noeuds, le bateau "squat" a trois pieds et huit pouces (3.8) et à vingt (20) noeuds , quatre pieds et trois pouces (4.3).

Q- Est-ce que vous avez eu l'expérience d'aller faire le "squat" à bord d'un navire dans votre circonscription?

R- Oui sur ce bateau là, à seize (16)



noeuds, j'ai eul'expérience.

Q- Monsieur Pérusse, je porte à votre attention, les paragraphes 315, 316 et 317 du mémoire présenté à cette commission par la fédération despilotes du St-Laurent, est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de ces paragraphes?

R- Oui.

Q- Est-ceque ces paragraphes comportent une description exacte et de la siguation de votre corporation?

R- Oui.

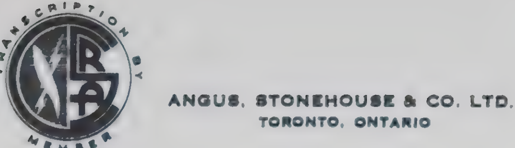
Q- Maintenant je voudrais examiner avec vous les recommandations spécifiques de votre groupement, en particulier, les paragraphes 643 et suivantes, et je constate que la première demande a pour objet d'obtenir les services de lignards au mur d'approche?

R- Oui.

Q- Est=ce que vous avez quelque chose à ajouter au témoignage donné par monsieur Pintal à ce sujet dans le coursde la journée?

R- Ce témoignage, de monsieur Pintal, je crois, il est une mesure de sécurité pour l'équipage du navire, à part de ça, avec des vents contraires en amarrant le bateau, si on aurait des lignards ce serait beaucoup plus approprié car on aurait pas besoin de se reprendre deux (2) ou trois (3) fois pour amarrer le bateau.

PAR LE PRESIDENT:



Q- Pourquoi devez-vous vous reprendre deux (2) trois (3) fois pour amarrer un bateau?

R- Pour la bonne raison qu'on va arriver le long du mur d'attache s'il y a vent, et qu'il est contraire, on va arriver avec une vitesse, avec notre navire, et quand on est assez proche, on s'occupe pas si un homme débarque à terre ou non, eton est obligé de faire marque arrière si on est assez proche et que l'homme débarque pas en temps de son bateau, on est rendu au large et on est obligé de se reprendre de nouveau.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Seulement quand il y a vent?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'il est déjà arrivéd à votre connaissance que des dommages soient causés à des navires par suite de l'absence de lignards au mur d'approche?

R- Oui ça m'est arrivé moi-même à bord d'un bateau anglais, je crois que c'est le Hamington Court et dans le cas du Banharn avec un vent sud-est.

Q- Est-ce qu'à votre connaissance un tel phénomène s'est produit aussi à l'égard de d'autres pilotes dans votre circonscription ou si vous avez pas de connaissance directe?

R- Je n'ai pas de connaissance directe.

Q- Votre deuxième demande se rapporte àl'établissement d'un régime de timonier

pou les océaniques de plus de trois mille (3000) tonnes, nettes pour leur passage dans la voie maritime et dans les autres cas, dites-vous, ces timoniers pourraient être utilisés àvec le consentement du capitaine?

R- Oui et ça va avec le consentement du capitaine parce qu'on est pas capable et on a pas le droit d'imposer à un capitaine de prendre un timonier, qui n'est pas membre de l'équipage il faut lui demande r la permission et on veut avoir un timonier pour la bonne raison qu'il y a beaucoup de timonier sur les bateaux qu'on va leur demander de mettre toute la roue à droite ou toute à gauche et ils ont la mettre à cinq (5) ou dix (10) degrès et nous autres la plupart du temps on est dans la passerelle à l'autre bout et on ne voit pas qu'est-ce qui se passe dans la timonerie.

Q- Maintenant est-ce qu'on ne peut pas argumenter que les timoniers à bord de ces navires, sont des gens de beaucoup plus d'expérience dans la manières....la manoeuvre du navire qu'un timonier qui montrait en même temps que vous à bord du navire?

R- Le timonier à bord du navire quand il est en haute mer, a pas de pratique parce que la plupart des bateaux aujourd'hui ont le pilote automatique et il n'a pas de fait, il n'a pas beaucoup de roue.

Q- Ce que vous appelez le pilote automatique est-ce qu'il y a un timonier à bord à ce

moment là?

R- Non c'est électronique.

PAR LE PRESIDENT:

Q- En d'autres termes, vous dites que le timonier que vous avez normalement n'obéit pas à votre ordre?

R- Souvent son Honneur.

Q- Ca arrive souvent?

R- On en a surtout sur un bateau grec, à la roue qui est derrière et ensuite les gars d'équipage, il est fatigué, et il va mettre cinq (5) ou dix (10) degrès et nous autres, on ne le sait pas, parce qu'on est seul à l'autre bout de la passerelle et le timonier est tout seul avec le commandant.

Q- Cinq (5), dix (10) degrès au lieu de quoi?

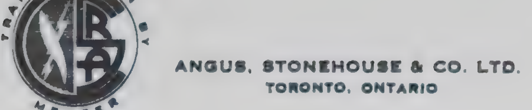
R- Vingt-cinq (25) ou trente (30).

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Et à quoi attribuez-vous ce fait cette absence de l'obéissance si on peut dire du timonier à vos instructions?

R- Bien des fois c'est le commandant qui refuse de donner autant de roue et si c'est un bateau de la mer, ils n'ont pas le gouverne aussi grand que prenne un bateau de lac, un navire de lac, et dans ces cas, c'est parce que quand on demande de donner tout à droit ou tout à gauche il y a une raison pour.

Q- Est-ce qu'il vous ait déjà arrivé



d'avoir des difficultés de communication au point de vue langage entre timonier et pilote?

R- Oui et je crois qu'on avait été voir le surintendant des pilotes dans ce temps là, pour ce problème d'un bateau que le timonier ne parlait pas anglais ou français du tout , c'était un bateau grec.

Q- Vous rappelez-vous quelle année ces démarches ont été faites auprès des autorités de pilotage?

R- Ah là, il faudrait....

Q- Je vous montre photocopie d'un télégramme de monsieur Allan Cumyn àdressé à monsieur Jean-Guy Chartier au mois d'avril, mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et signé par monsieurALan Cumyn?

R- Je crois que c'est ce télégramme qui a fait suitte à notre lettre, pas à notre lettre à notre entrevue avec monsieur Malançon.

Q- Votre Seigneurie, j'aimerais demander à monsieur Le Conseiller Juridicque de la Commission de demander au représentant du Ministère des Transports de vérifier dans les dossiers du Ministère cette échange de correspondance vers la mi...la fin d'avril, ou le début de mai, mil neuf cent cinquante-neuf (1959(en rapport ave c les plaintes des pilotes de la circonscription du St-Laurent Kingston, Ottawa, concernant les difficultés avec les timoniers et avec votre permission, cette correspondance s'y rattachait pour ê-

tre annéxée à ce télégramme que je dépose maintenant?

PAR LE PRESIDENT:

Vous en avez parlé tout à l'heure.

PAR Me MARC LALONDE:

Sous la cote Exhibit 814.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Dans les ordres qui ne sont pas exécutés complètement, est-ce qu'il arrive que des mauvaises manoeuvres soient faites?

R- Oui, souvent.

Q- Qu'on donne un ordre d'aller tout à droite et qu'on fasse le contraire, est-ce arrivé souvent?

R- Oui, souvent.

Q- Pensez-vous qu'on serait mieux d'avoir des hommes qui vous suivraient?

R- Je crois, et on pourrait nous l'engager et ça ferait beaucoup mieux.

Q- Maintenant je comprends que s'ils font ça avec vous ils doivent aussi le faire quand ils sont avec leur capitaine?

R- Non, parce que leur capitaine si c'est un bateau grèc, le capitaine va lui parler en grec et il va comprendre beaucoup mieux, parce que nous autres, on ne donne pas d'ordre dans leur langage.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Je constate que la demande pour le timonier obligatoire s'applique seulement aux



océaniques de plus de trois mille (3000) tonnes et vous donnez quelle est la raison pour laquelle vous ne faites cette demande qu'en regard avec les navires de trois mille (3000) tonnes nettes?

R- Les petits navires en bas de trois mille (3000) tonnes nettes, s'il y a erreur de tourner, soit qu'il est envoyé à gauche et qu'il doit aller à droite, on est capable de refaire cette erreur.

Q- De la refaire vous dites, ou de la corriger?

R- De corriger une erreur, excusez moi.

Q- Je constate qu'il est cinq heures et cinq (5.05) est-ce que vous avez quelque chose à ajouter monsieur Pérusse?

R- Non.

PAR LE PRESIDENT:

Nous allons ajourner à demain matin, jusqu'à dix heures.

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL

P. Q.

VOLUME No.:
86 F

DATE:
NOV 27 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER , J. C. S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c. r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission.

Me MARC LALONDE, c. r.
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Me LEOPOLD LANGLOIS,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild,

Me COLLIN MASON pr Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association.

Me JEAN BRISSET, c. r.
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada.

Me R. MAGGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports.

VOLUME 86 - PAGES 4432 à 4490.

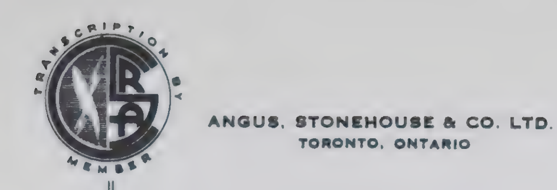
TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 27 NOVEMBRE 1963.



I N D E X

SEANCE DU 27 NOVEMBRE 1963.

André Pérusse 4432



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, j. C. S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

MONSIEUR ANDRE PERUSSE .
TEMOIGNAGE CONTINUE:

Par Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes
du Fleuve et de la Voie Maritime
du St-Laurent.

Q- Monsieur Pérusse, nous avions atteint le paragraphe 650 du mémoire déposé par la Fédération des Pilotes du St-Laurent à la Commission et nous étions dans l'étude des recommandations spécifiques de votre criconscription à cette Commission, et je constate que la recommandation numéro 3, demande: "Qu'un système d'apprentissage approprié soit adopté sans délai dans la circonscription" et nous notons que l'autorité de pilotage a pris un engagement de fait d'établir un tel système en mil neuf cent soixante et trois



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO. ONTARIO

(1963) dans votre circonscription et qu'au paragraphe 651 , vous vous plaignez que le système ne soit pas encore en vigueur, est-ce que vous sauriez dire à la Commission si l'établissement de ce système représente quelques urgences dans votre circonscription?

R- Oui parce qu'il y a plusieurs de nos pilotes qui ont atteint l'âge de 65 ans, et qui vont se retirer d'une année à l'autre et nous avons besoin de ce système d'apprentissage immédiatement.

Q- Combien de pilotes avez-vous dans votre circonscription qui ont atteint l'âge de 65 ans à l'heure actuelle?

R- Quatre (4).

Q- Et auriez-vous une idée du nombre de pilotes qui ont atteint l'âge de 65 ans, vous dites quatre (4)?

R- Quatre (4).

Q- Auriez-vous une idée du nombre de pilotes de votre circonscription qui auraient disons entre 60 et 65?

R- Six (6) approximativement.

Q- Sauriez-vous dire à la Commission comment il se fait que vous vous trouviez avec un nombre aussi considérable de pilotes de votre circonscription qui est presque aussi en même temps un âge aussi avancé dans la profession?

R- Quand on a divisé les deux (2) districts de pilotage pour former le district de Corn-



wall et Kingston, tous les pilotes qui étaient les plus vieux dans le district ont eût le choix de prendre le district de Cornwall ou de Kingston et c'est pour ça que bien des yeux...des vieux ont choisi le district de Cornwall.

Q- Combien de pilotés demeure t-il. ...excusez-moi.....je dois comprendre que dans le passé la pratique était de remplacer ceux qui se retiraient dans votre circonscription par les pilotes en suspens dans la circonscription de Kingston?

R- Oui.

Q- Pourriez-vous dire à la Commission combien de pilotes, s'il y en a demeure en suspens dans cette circonscription de Kingston à l'heure actuelle?

R- Il y en a un ou deux (2) dans le District de Kingston ou le District de Cornwall.

Q- Pourriez-vous dire à la Commission combien de temps en vertu du système d'apprentissage vous auriez besoin pour former un pilotes pour recevoir un pilote?

R- Pas moins de trois (3) ans.

Q- Vous avez déjà déclaré devant cette commission que vous aviez une expérience assez prolongée à bord de navire de lac, et que vous aviez suivi ensuite un cour d'entrainement dans votre circonscription, et pourquoi proposez-vous un système de formation qui soit différent de celui dont vous même vous avez bénificié?



R- Bien comme je l'ai dit dans mon témoignage, il y a beaucoup de pilotes qui bien... voyageaient dans le district , deux (2) même trois (3) voyages par semaine et maintenant que les bateaux de lac qui voyagent de Fort William ou de Port Arthur à Montréal, font approximativem-ment dix (10) et même(15) quinze voyages par an-née.

Q- Et quelle conclusion tirez-vous de ceci?

R- Bien la conclusion est que c'est pas les "mate" qui font les rivières la plupart du temps, ce sont un autre "staff" de pilotes qui em-barquent à bord et un pilote qui embarque à bord d'un navire qui n'est pas licencié par l'autorité de pilotage embarque à Cap Vincent ou à Koronto pour descendre à Montréal.

Q- Quelle objection avez-vous au sy-s tèMe de probation annalogue? à ce lui mentionné par mon confrère monsieur Brisset, à savoir qu'-on prendrait des détenteurs de certificats de long cours pour les entrainer rapidement une couple de mois comme pilote de votre circonscription?

R- Je crois qu'avec un certificat de long cours , un capitaine qui a navigué à long cours presque toute sa carrière et venir dans la Voie Maritime du St-Laurent, seulement prendrait trois (3) à quatre (4) ans, avant qu'il soit prêt.

Q- Sauriez-vous dire si à votre connaissance il existe suffisamment de capadiens



à l 'heure actuelle qui ont navigué et qui naviguent comme capitaine au long cours pour assurer le recrutement de remplacants dans votre circonscription?

R- Non.

Q- Avez-vous une idée du nombre de canadien présentement qui...du nombre de bateau canadien de long cours à l'heure actuelle?

R- Je dirais à peu près dix (10) en tout.

Q- Si nous passions maintenant à la recommandation suivantequi est une recommandation concernant les exemptions, l'article 652 et suivant cette recommandation qui se lit comme s suit:"Que les seuls navires exempts du pilotage obligatoire dans la circonscriptionde Cornwall soient les navires présentement exempts du paiement obligatoire des droits de pilotage dans la circonscription de Montréal" à l'heure actuelle dans votre circonscription tous les navires de lacs canadiens et américains sont exempts?

R- Oui.

Q- En vertu de la demande que vous faites, il en résultrait une réduction assez subtentielle dans les exemptions dans votre circonscription?

R- Oui.

Q- Quelles sont les raisons qui motivent votre groupement à demander une telle réduction des exemptions dans votre circonscription?



R- En premier lieu, les bateaux américains comme on l'a démontré par un télégramme envoyé à Ottawa , est que les bateaux américains et même des pilotes américains qui tentaient d'embarquer à St-Lambert pour faire le pitotage sur les bateaux et même plusieurs bateaux canadiens l'on t fait aussi parce qu'on l'a démontré par télégramme qu'on a envoyé pour les années auparavant.

Q- Mais dans ces cas là, quelles sont les raisons que vous demandez de retirer ces exemptions est-ce à l'heure actuelle, il y a quelques dangers à la sécurité de la navigation ou quoi que ce soit qui vous force à faire d emande?

R- Oui pour la sécurité de la navigation, parce qu'il y a bien des bateaux de lac qui font leur pilotage eux mêmes qui ça obligeait avec les bateaux de la mer à faire le tour, comme monsieur Pintal le disait s'il y a des enlignements , ils prennent leur enlignement à eux et ne se tassent pas et on est obligé de faire le tour.

Q- Est-ce que vous avez eu cette expérience là vous même?

R- Oui.

Q- Expérience comme pilote dans la circonscription?

R- Oui.

Q- Lorsque vous étiez à bord d'un navire de lac, est-ce que c'était une pratique qui se



faisait à l'époque?

R- Non, parce que de Kingston à Montréal, nous n'avions pas d'enlignement pour les suivre.

Q- Lorsque...est-ce que vous avez fait du pilotage en dehors de Montréal et Kingston avant d'être pilote breveté?

R- Oui. dans le temps que j'étais pour Oil Corporation, je voyageais de Trois-Rivières à aller Baie Trinité et sur la côte du Nouveau Brunswick et je faisais du pilotage à aller jusqu'à Québec.

Q- De Trois-Rivières à Québec?

R- Des Escoumins, et de me faire prendre bien des fois quand ils étaient de travers devant un autrebateau, parce qu'ils ne connaissaient pas les courants et la brûme et étaient ancrés dans la mauvaise passe.

Q- Je pense que je vous ai demandé cett e question, je crois, est-ce que vous êtes sûr lorsque vous avez commencé à piloter en mil neuf cent cinquante-six (1956) est-ce que les navires de lac prenaient des pilotes dans votre circonscription?

R- Oui.

Q- Seriez-vous en mesure de dire approximativement aussi juste que vous le pourrez et tout de même approximativement le pourcentage des navires de lac qui prenaient des pilotes, quels étaient ces navires?



R- Je dirais à peu près quatre-vingt cinq pour cent (85%).
Q- Je constate par exemple à l'heure actuelle dans votre circonscription qu'il y a une compagnie qui est la Canada Steam Ship Line qui a je crois son groupe de pilotes brevetés par le Ministère des Transports?
R- Oui la Canada Steam Ship Line a ses propres pilotes et je crois qu'ils sont deux
Q- Est-ce qu'en mil neuf cent cinquante-six (1956) cette même compagnie avait ses propres pilotes?
R- Oui.
Q- Est-ce que dans le pourcentage que vous nous avez donné comme étant approximativement quatre-vingt-cinq pour cent (85%) vous incluez les navires de la Canada Steam Ship Line?
R- Oui parce qu'ils avaient leur pilote spécial, mais après l'ouverture de la Voie Maritime ils ont gardé seulement deux (2) pilotes et les autres sont venus dans le tour de rôle.
Q- Est-ce qu'au tour de mil neuf cent cinquante-six (1956) il y avait d'autres pilotes spéciaux que ceux de la Canada Steam Ship Line?
R- Oui la British American Oil en avait et la Upper Lake et la Lakes and St-Lawrence.
Q- Est-ce qu'il y avait des pilotes spéciaux pour les lignes océaniques?



R- Oui.
Q- Il a été aboli se système depilotes spéciaux dans votre circonscription?
R- Quand la Corporation a été formée en mil neuf cent cinquante-six (1956).
Q- Est-ce que ce système a été aboli par le l'autorité du pilotage ou par la Corporation, comment c'est survenu?
R- Je crois que c'est par la corporation.
Q- Etiez-vous pilote à l'époque?
R- Non.
Q- Vous avez pas de connaissance personelles là-dessus je suppose?
R- Non.

PAR LE PRESIDENT:

Ca été aboli en pratique, mais par les autres, mais ce n'est pas aboli en principe parce que la Cana Steam Ship a encore des bieux pilotes spéciaux.

PAR Me MARC LALONDE:

Je dois comprendre qu'il y a une permission spéciale de l'autorité de pilotage à cet égard vis-à-vis de cette compagnie.

PAR LE PREISDENT:

J'aimerais que ce point là soit éclairci.

(Discussion entre Me Maurice Jac-



ques , procureurde la commission et messieurs les Commissaires
e en anglais).

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ce qu'il y a d'autres pilotes spéciaux que les deux (2) que vous avez mentionnés pour la Canada Steam Ship Line dans votre circonscription à votre connaissance?

R- Non.

Q- Jusqu'à quelle année environ s'est continuée cette pratique générale disons des navires de lac d'employer des pilotes du tour de role ou pilotes spéciaux?

R- Jusqu'à l'ouverture de la voie maritime.

Q- Maintenant je constate que vous avez une autre recommandation qui est la recommandation numéro 5, concernant le premier voyage d'un navire, au paragraphe 659 et les suivants et je constate qu'en plus d'une réduction subtentielles des exemptions en faveux des navires de lac, vous demandez que tous navires qui seraient exempts en vertu de la recommandation numéro 4 soient quant même forcés de prendre un pilote lors de leur premier voyage ou ...excusez, mettons:"Lors de ses premiers voyages dans la circonscription" qui est le texte du paragraphe 660 qui se lit:"Certains petits navires de faible tonnage sont déjà exempts du paiement obligatoire des droits de pilotage" et en fait vo8s avez une cer-



taine formule à ce sujet, qu'il devait exister une règle qui forcerait les navires exemptés par ailleurs de prendre un pilote durant au moins quelques uns de leur premier voyage, pourriez-vous dire à la Commission à partir de quel expérience vous en arrivez à cette conclusion?

R- C'est que certains petits navires il y a des faibles tonnages et forts tonnages aussi, car nous avons eu un exemple cet été le Carl Schemdeman" était affecté par la Oil Corporation à voyager de Sindney à Toronto tout l'été et qui était exempté du pilotage, il faisait de partie des bateaux qui étaient supposés être non exempts du pilotage.

Q- Mais indépendamment du "Carl Schmedeman" le problème ....indépendamment du navire "Carl Schmedeman" en quoi...pourquoi demandez-vous pour les navires de faible tonnage qui sont exempts à prendre un pilote pour quelques uns de leur premier voyage?

R- Il y a des bateaux de faible tonnage qui viennent ici et qui n'ont jamais fait de pilotage, ils ne connaissent pas les rivières, il s ne font que par carte et je crois qu'ils devraient prendre un pilote pour la sécurité de la navigation.

Q- Est-ce que vous avez eu une expérience avec ces navires là, qui mettraient en danger de quelques façons la sécurité de la navigation?

R- Oui parce que c'est un bateau... je n'ai pas eu l'expérience moi-même...mais c'est



un bateau qui ne connaissait pas la rivière et qu'il l'a fait seulement par carte, et c'était un danger pour la navigation.

Q- Est-ce que vous avez eu des plaintes de vos confrères à ce sujet?

R- Non.

Q- Est-ce que vous avez constaté une augmentation dans le nombre denavires de faible tonnage fréquentant la voie maritime cette année disons par rapport à l'année antérieure ou pour reculer à deux (2) ans?

R- Non, les bateaux diminue nt.

Q- Ici je ne comprends pas votre réponse, les bateaux diminuent en nombre total de navires de faible tonnage?

R- Oui.

Q- Vous répondez par un oui, et voulez-vous répéter votre réponse? Qu'est-ce qui diminue , les navires de faible tonnage ou le total des navires?

R- Le tatal des navires diminuent parce que les bateaux grossisent constamment et ces petits bateaux sont appelés à être iliminés automatiquement.

Q- Est-ce que les...ce qu'on appelle goelettes ou navires canadiens du groupe fréquentent la voie Maritime ?

R- Oui, il y en a quelques uns qui fréquennent la voie maritime.

Q- Est-ce que ça se produit seule-



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

ment depuis assez récemment ou si ça été constent depuis l'ouverture de la voie maritime?

R- Ca été constent depuis la voie maritime et en même temps dans la vieille voie maritime.

Q- La recommandation numéro 6, les paragraphes 661 et 662 portent sur l'affection St-Régis et L, écluse Snell, vous demandez que la situation juridique des pilotes dans cette région et l'écluse Snell soient éclaircis, pourriez-vous dire en vos propres termes, je comprends qu'il s'ágit d'un problème légal et juridique, et pourriez-vous dire en vos propres termes en quoi la situation actuelle vous apparaissait une cause d'ennui?

R- Bien nous sommes obligés de monter les navires jusqu'à l'écluse à Snell qui ne fait pas partie de notre district, à partir de St-Régis dans le Québec, à aller jusqu'à Snell Lock il y a pratiquement six (6) milles en dehors de notre circonscription.

Q- Est-ce qu'il est déjà arrivé des accidents ou incidents à des navires avec des pilotes canadiens à bord dans le bout de St-Régis et de Snell?

R- Oui.

Q- Si je comprends bien, ça se trouve en eaux exclusivement américaines à partir d' un certai n moment?

R- Oui.



Q- Est-ce à partir des frontières mêmes?

R- A partir des frontières, en partant pour aller à Snell Lock, c'est tout américain.

Q- Et qu'est-ce qui arrivait à cet occasion, est-ce que c'était sous juridiction des "Cost Guard"A méricains ou si c'est sous juridiction de l'autorité Canadienne?

R- Là je ne pourrais pas vous le dire, oui, je crois que c'est les "cost Guard" américaines.

Q- Vous avez pas eu d'expérience personnelle à cet égard?

R- Non.

Q- La recommandation numéro 7 concernant les ponts traversant la voie maritime, et vous demandez l'établissement d'un système de radio-téléphonie sur ces ponts, monsieur Pintal a témoigné ici abondamment sur ce sujet, je crois dans la description qu'il a donné sur votre circonscription, est-ce que vous auriez quoi que ce soit à ajouter à ce témoignage à cet égard?

R- Oui quand on est en descendant ou en montant , en bas ou en haut d'un pont, soit à Beauharnois et qu'on est occupé sur le téléphone avec d'autres bateaux, et que vous avez à vous informer au sujet des ponts, on est obligé d'attendre que Beauharnois ait fini avec un autre navire pour nous répondre, mais si le gars du pont aurait un téléphone on pourrait communiquer directement



avec lui.

Q- Est-ce que ceci représenterait quelques avantages dans l'exercice de vos fonctions?

R- Oui, parce que , prenez avec u bateau qui a une vitesse , disons de six (6) ou sept (7) noeuds avec le courant en descendant pour le pont de Valleyfield, il n'y a pas moyen d'avoir la communication avec Beauharnois alors on pourrait toujours communiquer avec le gars du pont.

Q- Est-cequ'il est arrivé à votre connaissance, des circonstances où le fonctionnement du pilotage et de la sécurité de la navigation auraient été mieux assurés moyennent la la radio qu'un vieux système actuel, si on me permet la question autrement, est-ce qu'il est arrivé des cas où disons un navire se trouvait dans une situation difficile à cause de cette absence de communication?

R- Oui je crois, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) à l'occasion de l'ouverture de la voie maritime si ma mémoire est bonne le Prescott est venu de travers en haut du pont de Valley field accoté sur le pilier.

Q- Savez-vous la raison pourquoi ceci s'est produit?

R- Il n'a pas été capable d'avoir le pont en temps pour passer.

Q- Savez-vous s'il avait eu la commu-



nication avec Beauharnois à cette occasion?
R- Je ne pourrais pas vous le dire.
Q- Est-ce qu'il y avait un pilote à bord à cette occasion là?
R- Il n'y a pas eu de pilote...
Q- A quelle compagnie appartient ce navire Prescott?
R- A la Canada Steam Ship Lines.
Q- Je vois une demande spéciale, ici on demande ici comme recommandation numéro 8 au paragraphe 665:"Qu'un bâtiment approprié avec service téléphonique soit fourni aux pilotes, à l'écluse de St-Lambert" de quoi disposez-vous à l'heure actuelle pour apprendre le navire?
R- A l'heure actuelle, nous disposons d'une roulotte qui est très mal placée, parce que cette affaire est juste en-dessous du pont Victoria.
Q- Excusez un instant...pourriez-vous indiquer en vert sur cette carte, l'endroit où se trouve la roulotte dont vous parlez avec un "X"
R- (Le témoin fait un "X" sur une carte à l'endroit dont il parle à demande de Me Marc Lalonde).
Q- Merci. Alors quels sont les inconvénients de cette roulotte?
R- Bien si on va pour prendre un navire puis qu'on s'en va dans la roulette et que le navire rentre directement dans l'écluse on est o-



bligé de faire le tour là par l'extréminté sud de l'écluse pour revenir de l'autre côté pour embarquer sur le navire, et je ne crois pas que ça soit la place appropriée pour avoir la batiment.

Q- Et vous demandez qu'un service t téléphonique soit fourni, est0ce que vous avez un service téléphonique à la roulette?

R- Seulement au bureau, à l'office des pilotes.

Q- Est-ce que c'est une ligne directe avec le bureau des pilotes ou quoi?

R- Je crois que oui.

Q- Vous ne pouvez pas signaler ailleur qu'à cet endroit?

R- Non.

Q- Avez-vous l e droit de vous servir d'un téléphone...est-ce qu'il y a un téléphone public à cet endroit ou quelque chosee?

R- Dans la roulotte il n'y a pas de téléphone public.

Q- Est-ce qu'il y en a un sur le quai?

R- Oui.

Q- A quelle distance?

R- Ca c'est sur le côte est de l'écluse tout près de la batisse du "Lock Master", du maître éclusier.

Q- La recommandation numéro 9, vous demandez:"Qu'un plus grande coopération existe avec les représentants de la voie maritime



en vu d'obtenir des informactions nécessaires concernant l'entrée des navires dans les écluses" à quoi référez-vous actuellement?

R- Actuellement, je ne crois pas qu'il y ait une grande coopération, par exemple, quand on monte sur le Lac St-Louis et qu'on est rendu à "Wind Mill Lock", et qu'on se rapporte pour aller à l'écluse de Beauharnois, et qu'on doit monter et "watcher" , on "watch" le "clean light " qui ne dit rien, s'il y a du danger, du trafic ou n'importe quoi d'attaché au mur, on ne le sait pas.

Q- Vous ne pouvez pas d'obtenir d'information, est-ce que vous pouvez obtenir des informations additionnelles à celle-ci?

R- Non.

Q- Et on vous donne simplement instruction de surveiller cette lumière?

R- Seulement l'instruction de surveiller la lumière verte.

Q- La recommandation numéro 10 ... excusez, avant qu'on prenne la recommandation numéro 10, est-ce qu'il y a seulement avec l'écluse Beauharnois, que vous avez de la difficulté?

R- Non nous avons de la difficulté à Côte Ste-Catherine et puis à l'écluse de Beauharnois en montant et en descendant et ensuite à St-Lambert, en descendant.

Q- Enfin vous avez la recommandation qui est la recommandation numéro 10, où on



on dit....

PAR LE PRESIDENT:

Q- Excusez, à Snell en montant à Snell, est-ce que vous avez les mêmes difficultés?

R- Non à Snell, là c'est américain et ils nous disent d'avance quoi faire et réduire la vitesse, et maintenir la vitesse et que ça prendrait une demi-heure ou vingt (20) minutes avoir l'écluse, ils nous le disent d'avance.

Q- La procédure américaine et la rpocédure canadienne sont différentes pour approcher les écluses?

R- OUi et la procédure américaine est beaucoup mieux.

Q- Parce qu'ils avisent le trafic comment ça peut prendre de temps?

R- Oui.

Q- C'est ce que vous demandez, que cette même procédure soit établie dans le secteur canadien?

R- Dans le secteur canadien, oui.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ce que vous pourriez expliquer de façon plus précise et plus détaillée, quelle est la procédure américaine qui est employée à l'écluse Snell?

R- OUi, à l'approche de l'écluse Snell, quand vous approchez du point 7 qui est la boué 63F sur le Lac St-François, on se rapporte et s'il y a du trafic en avant de nous autres, le



"dispatcher" vous dira qu'il désire que vous réduisiez la vitesse si il n'y a pas de navire en avant il vous dit de maintenir notre vitesse et d'aller jusqu'à la rencontre de la rivière Régis et là on se rapporte encore et il va nous dire si ça va prendre une demi-heure, quinze (15) minutes ou une heure avant d'avoir l'écluse et il dit quoi faire.

Q- Est-ce qu'il vous dit de vous attacher au mur d'approche ou s'il vous dit de vous mettre à l'ancre ou quoi?

R- Il peut nous indiquer d'aller à l'ancre, ou nous dire s'il n'y a pas de bateau au mur d'approche d'aller amarrer le bateau.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Et tout ça par radio évidemment et téléphone?

R- Par radio-téléphone.

PAR ME MARC LALONDE:

Q- La recommandation numéro 10 qui est le paragraphe 668, vous demandez:"Que la station de raido-téléphonie à Cardinal soit transférée à Cornwall ou dans les environs" pourriez-vous expliquer l'objet de cette recommandation?

R- C'est arrivé assez fréquemment en montant sur le Lac St-François pour envoyer notre temps d'arriver à L'écluse Snell, pour avoir le pilote qui nous remplace qu'on est pas capable de contacter Cardinal et qu'il arrive souvent qu'on est obligé d'appeler l'autre poste pour envoyer notre temps d'arrivée à Snell.



PAR LE PRESIDENT:

Q- Est-ce que ceci est une place indiquée comme d'appel?

R- Non.

Q- Je comprends que ce n'est pas... ce ne sont des communications avec la voie maritime, mais avec votre bureau de "dispatching"?

R- Oui et il fait appeler au moins deux (2) heures avant que le bateau arrive à Snell

PAR ME MARC LALONDE:

Q- Est-ce que c'est la seule communication que vous avez sur le Lac St-François dans cette région soit avec la station de pilotage et la voie maritime ou si vous pouvez avoir à appeler pour d'autres fins pour le navires?

R- On peut à avoir à appeler , pas nous personnellement , mais le capitaine ou les agents et sur le lac St-Louis, on est pas capable de rejoindre Cardinal, sur le St-François, exsusez moi-.

Q- Sur le Lac St-François?

R- OUi.

Q- Et est-ce que vous...pour vous enfin en temps que pilote, est-ce que cesdifficultés impliqueraient le déplacement de la section de Cardinal à Cornwall ou si vous auriez quelque position analogue à proposer?

R- On pourrait faire comme çase fait ici à Montréal dans l'office des pilotes avdr leur propre radio-téléphone qui pourrait commu-



niquer directement afec l'office despilotes.

Q- Vous avez un tel système à l'heure actuelle à Montréal?

R- Oui

Q- Est-ce que vous en avez parlé avec des représentants de l'autorité de pilotage et du service de télécommunication des difficultés que vous rencontriez?

R- Non, le seul que j'en ai parlé, c'est avec monsieur Monarch qui est en fin un officier des signaux pour avoir la station changée de Cardinal à Cornwall.

Q- Est-ce que ça soulèverait des particulités, des difficultés particulières à opérer un tel changement, est-ce qu'il y aurait d'autres problèmes que ça soulèveraient?

R- Non, ce qu'ils avaient parlé c'est de mettre un "remode" control " sur le Lac St-François pour donner plus de pouvoir à la station de Cardinal.

Q- Est-ce que ceci a été fait?

R- Non.

Q- Enfin l'été dernier...les paragraphes 670 et 671 demandent :"Une répartition équitable des tâches doit être faite entre les pilotes des circonscriptions concernées aux écluses de St-Lambert et Snell" monsieur Pintal a expliqué qu'à Snell, vous rentriez des navires dans tous les cas, dans les écluses?

R- Oui.



Q- Et qu'à St-Lambert, monsieur Lavoie et monsieur Pintal, ont aussi témoigné à l'effet qu'à l'heure actuelle, ils prenaient le navire à la première station ou au mur d'approche en aval, de l'éclus e de St-Lambert, est-ce correct?

R- Oui.

Q- Et monsieur Lavoie a aussi rendu témoignage à l'effet que durant les années, mil neuf cent cinquante-neuf (1959) à mil neuf cent soixante et deux (1962) vous preniez les navires en bas de l'écluse au mur d'approche dans tous les cas, qu'il était pas rentré directement dans l'écluse De St-Lambert, est-ce bien ça?

R- C'est bien ça.

Q- Et quels sont vos commantaires à faire en regard de la proposition faite sous la forme de la recommandation numéro 11, à l'heure actuelle?

R- A mon idée que je crois, si et ce qui est pas dans notre district de St-Régis à Snell Lock, si on fait ce bout là, et qu'il faut le ramener à l'écluse, le mêmeouvrage devrait être fait dans le cas de St-Lambert.

PAR LE PRESIDENT:

Q- En d'autres termes, que les pilotes du Fleuve et les pilotes du Port ne soient obligés de rentrer les bateaux dans l'écluse?

R- Bien les pilotes du Fleuve vont amener à peu près deux (2) ou trois (3) bateaux par année, parce qu'il faut qu'ils arrêtent à Lon-



gue Pointe pour les instructions et automatiquement un pilote de Port embarque à bord et le ramème à son quai.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ce que je dois comprendre que dans le cas de pilotes fluviaux vous seriez consentant à prendrele navire au mur d'approche ou si vous prétendez que la même règle devrait s'appliquer dans tous les cas?

R- Je crois que si on prendde deux (2) à trois (3) bateaux par année, la règle devrait s'appliquer aux deux.

Q- Quand vous dites deux (2) ou trois (3) bateaux par année, est-ce par pilote ou au total?

R- Au total.

Q- Au total?

R- Oui.

PAR Me MAERICE JACQUES:

Procureur de la Commission.

Q- Extece que j'ai bien compris, vous avez dit que tous les navires, que tous les pilotes fluviaux de Montréal amènent à l'écluse St-Lambert enfin deux (2) ou trois (3) navires par année?

R- Non, les bateaux de la mer qui viennent d'outre-mer sont obligés de passer à l'inspection à la Longue Pointe.

Q- Oui d'accord?

R- Mais les bateaux de lac, c'est le



commandant qui prend charge des navires à cette époque le conduit à l'entrée de la voie maritime et l'amène s'amarrer à l'approche et qui fait sa manoeuvre lui-même.

Q- Est-ce que vous avez dit que les pi pilotes fluviaux amenaient deux (2) ou trois (3) navires dans l'éclus e de St-Lambert par année, est-ce ça?

R- A l'écluse de St-Lambert, oui.

Q- Est-ce que c'est deux (2) ou trois (30 bateaux par pilote?

R- Non, non, pour le groupe de pilotes ensemble.

Q- Tout le groupe de pilotes%

R- Oui.

Q- PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ce que je vous ai demandé si vous faisiez du pilotage en même temps que vous étiez à bord...officier à bord d'un navire de lac en mil neuf cent cinquante-six (1956)?

R- Oui à bord du Prescott de la Canada Steam Ship Line.

Q- Est-ceque je vous ai demandé si vous étiez renuméré?

R- Oui j'avais trente dollars ($30.00) du voyage ou partie de voyage.

Q_ A la fin du voyage, est-ce que vous référez au transit ou un voyage aller-retour?

R- En transit.



Q- C'est-à-dire trente dollars ($30.00) par voyage, chaque fois que vous le faisiez dans la circonscription, dans un sens?

R- Oui.

Q- Est-ce que quand vous la faisiez ....vous aviez soixante dollars ($60.00) par voyage aller-retour?

R- OUi.

Q- Est-ce que ceci était en plus de votre rénumération comme officier?

R- Oui.

Q- Quelle sorte de pilotage faisiez-vous, est-ce que c'était du pilotage dans cessections qui était fait sans passer par le canal ou du pilotage sur le s canaux?

R- Dans la partie qu'il n'y avait pas de canaux.

Q- Ce qui représentait quoi? Vous ne faisiez pas de pilotage dans le canal Soulange, est-cequ'il y avait d'autres canaux?

R- Le canal Lachine, le canal Soulange, le canal Cornwall, Soulange Pointe, Mary Bay, Iroquois, e n dehors de ça, je faisais le pilotage.

Q- Tous les endroits indiqués, excepté les écluses des canaux?

R- Oui.

Q- C'était pour cette fonction que vous receviez trente dollars ($30.00) en plus de votre rénumération comme officier?



R- Oui.

Q- Est-ce quevous étiez de corps en même temps que comme officier dans le canl?

R- Oui je faisais ce cour à part de ça.

Q- Est-ce qu'il s'agissait d'une pratique collectée à votre connaissance pour la compagnie pour laquelle vous étiez employé?

R- OUi.

Q- Maintenant vous avez mentionné, qu'environ, peut-être quatre-vingt-cinq pour cent (85%) des navires de lac employaient des pilotes spéciaux et dans des cas des pilotes licenciés de toute façon pour faire leur pilotage et quand vous dites que dans votre compagnie par exemple c'était la pratique courante et les officiers fassent le pilotage ?

R- Oui il a été le cas que la Patterson Steam Ship a toujours eu des "mate pilot" à bord.

Q- Et je crois que nous avons eu le témoignage de monsieur Pintal qui était...si je comprends bien, c'était ce que vous appelez des offiders qui avaient des qualificats de "master pilot" ou de "mate and pilot"?

R- "Mates and pilots" .

Q- Et je pense que monsieur Pintal nous adonné un témoignage annalogue quant à la pratique de la Canada Steam Ship Line, n'est-ce pas?



R- Oui monsieur.

Q- Comment pouvez-vous dire que si Patterson Shipping et Canada Steam Ship Line avaient une pratique analogue à celle que vous avez décrite et pouvez en même temps prétendre que quatre-vingt-cinq pour cent (85%) des navires de lac avaient des pilotes licenciés à bord?

R- Bien la Canada Steam Ship Line avait tous des pilotes aussi qui étaient licenciés par le Gouvernement., qui les plaçait à bord des bateaux de la Canada Steam Ship Line.

Q- Et dans le Cas de la Patterson Shipping, est-ce que la mêmesituation existait?

R- Non.

Q- Est-ce que dans....la....à votre connaissance, à bord des navires de la Ouil Corporation E'était la même chose que la Canada Steam Ship Line?

R- Non, la Oil Corporation avait pas accepté ça.

Q- Est-ce que la Upper Lake avait le même principe que la Canada Steam Ship Lines?

R- Non, ils avaient des pilotes spéciaux.

Q- Est-ce que c'était des pilotes licenciés?

R- Licenciés par le département.

Q- Et à votre connaissance une grande quantité de compagnies plus petites que celles ci, est-cequ'elles avaient des pilotes spéciaux et



licenciés ou si c'était des offiders et pilotes à la foisà bord de ces navires?

R- Non, la plupart des autres, comme British American avait des bateaux qui avait des pilots licendes par le département et qui étaient des pilotes spéciaux, qui prenaient son tour de rôle et la Québec and Ontario Paper prenait des pilotes du tour de rôle et leurs pilotes spéciaux aussi, et l'Imperial Oil aussi.

Me Collin Mason, procureur de la Dominion Marine Association et Me Jean Brisset, procureur de la Fédération des Armateurs du Canada contrinterrogent monsieur Pérusse en anglais.

Le Séance est ajoutée à une heure pour repréndre à deux heures et trente et Me Jean Brisset, pour la Fédération des Armateurs du Canada continue son contre-interrogatoire en anglais et produit un document sous la cote Exhibit 809 et fait la remarque suivante:

PAR Me JEAN BRISSET:
Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Dans le paragraphe 12,:"Par ailleur s la fédération des armateurs



du Canada "Shipping Fédération of Canada" s'est prononcée à plusieur reprises au cours des dernières années en faveur du paiement obligatoire des droits de pilotage pour les navires de haute-mer,:; déjà , dans une lettre de son gérant général, monsieur A. L.W. MacAllen au directeur des services maritimes du Ministère des Transports, monsieur H. V.Anderson, en date du 23 décembre, mil neuf cent cinquante-trois (1953), il disait en particulier:"The Fédération is of the opinion that compulsory payment of pilotage dues for acean vessels in the Montréal, Kingston, Pilotage District marits favourable consideration by your Départment on the grounds that a définite shortage of pilots in the District has prévailed and that the Pilots Committee contends, strongly, that compulsory payment of dues would attract additional efficient navigators to seek pilot's licenses. Licensed pilots presently employed on inland vessels which are the only immédiate source of supply are



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

not attracted into the pilotage service for the apparent reason that there is not sufficient inducement in the form of security in this particular District. This fact has already, been demonstrated to your Department as a result of a questionnaire which was directed to all pilots licensed for this particular District.

The position of inland shipping companies who may take exception to the institution of compulsory payment of pilotage dues for ocean vessels in this District will no doubt be given due consideration by your Department. The Fédération is also aware of other problems which exist in bringingabout this change. Our member companies, however , are greatly concerned that should the volume of ocean vessels traking into the lakes continue to expand, and adequate number of pilots will not be available to ensure effective pilotage service in the district for ocean shipping. The Fédération is therefore not opposed to compulsorypayment of pilotage dues for ocean vessels trading in the Montreal-Kingston Pilotage District on the basis that if licensed pilots are not available under a compulsory system, a ship can employed an unlicensed man and pay only one pilotage account .

Me Jean Brisset continue son questionnaire en anglais.

Puis quelque temps après, il parle d'une lettre avec monsieur Bé-



dard, de laquelle il lit l'extrait suivant en français:2

"Aucune date n'a été fixée par Votre Ministère pour l'entrée en vigueur du système d'apprentissage , comme il est suggéré au printemps 1963" puis Me Jean Brisset continue son contre-interrogatoire en anglais.

CONTRE INTERROGE par mE LEOPOLD LANGLAOIS:
Procureur de la Canadian Merchant Service Guild.

Q- Monsieur Perusse, je ne sais pas si cette question là a été complète antérieurement mais j'en viens à la recommandation numéro 5 où il est question du premier voyage d'un navire, est-ce que je dois comprendre que vous voulez référer au premier voyage d'un navire ou au premier voyage du capitaine d'unnavire?

R- Du capitaine d'un navire.

Q- Ni également au voyage du navire lui-même?

R- Non, parce que le navire peut-être venu plusieurs fois et avoir un équipage différent.

Q- Au vice-versa le capitaine peut avoir fait des voyages antérieurs sur d'autres bateaux?



R- C'est ça.
Q- Maintenant il a été question ce mation en transquestion par Me Mason du temps où vous étiez "mate and pilot" voulez-vous nous dire si à ce moment là, vous étiez officier additionnel sur le navire ou si vous faisiez partie de l'équipage normal?
R- Non, j'étais assigné , c'était autrement dit, je faisais partie de l'équipage à ce moment là, j'avais déjà passé mes examens pour venir "permissionary pilot".
Q- Maintenant voulez-vous nous dire sur quelle base ce "mate and pilot" était choisi est-ce sur la base de l'expérience passé ou comme dans votre cas, sur la base de l examen qu'aurait subi le volontaire en "mate" en question antérieurement?
R- Non, la plupart du temps le "mate pilot" il lui demande les références de bateau qu'il avait fait, et les compagnies avant, et il voit avec les références d'un autre capitaine s'il avait la capacité pour faire les rivières et agir comme "mate and pilot" sur le bateau.
Q- Est-ce qu'un plus de faire ce stage dans les eaux, il n'est pas de votre connaissance de rencontrer un officier qui devait également faire son cours coutumi er comme officier?
R- Oui.
Q- Est-ce qu'il était habituellement comme premier officiel de navire ou officier de



grade inférieur?

R- La plupart du temps c'était comme officier, mais il y avait qui prenait le deuxième "Mate and pilot" ou deuxième officier.

Q- Maintenant j'ai peut-être mal compris votre réponse ce matin, où il a été question de trente dollars ($30.00) est-ce que c'était trente dollars ($30.00)....de quelle façon était-il attribué, trente dollars ($30.00) par voyage par jour?

R- Non, par transit.

Q- Par transit ou?

R- Ou partie de transit.

Q- Maintenant également lors de la transquestion de Me Mason, il a été question de l'appropos d'avoir l'autorité de pilotage qui rencontrerait les autorités de la voie maritime, et voulez-vous dire dans quelle proportion , quel pourcentage plutôt de votre travail a été fait actuellement dans cette limite de votre district et quelle est sa juridiction dans la voie maritime?

R- Comparé par les heures de travail c'est à peu près cinquante (50), cinquante (50). mais si on prend un millage, il y'a plus de travail dans les rivières que dans les canaux.

Q- Donc si je vous comprends bien, la majeur partie de votre district, est surtout dans un territoire qui n'est sous juridiction de la voie maritime ?

R- C'est bien ça.



Q- Maintenant monsieur Pérusse, est-ce qu'il n'est pas exact de dire que si on confiait à l'autorité du pilotage et la voie maritime pour que celle-ci exerce son control sur le trafic dans la voie maritime, est-ce qu'il ne serait pas sage de conclure de la même façon pour l'autorité du port et également placér le port de Montréal sous juridiction sur le control du trafic?

R- Moi je crois que le pilotage pour notre circonscription ça devait être la recommandation générale que nous avons présentée dans le mémoire de la fédération des pilotes.

Q- Maintenant je crois que c'estMe Brisset, pardon, Me Mason encore qui ce matin vous a demandé que si vous aviez été impliqué dans les accidents ou incidents , appelez ça comme vous voudrez, dûs au résultat de l'usage de "standing form" est-ce que vous voulez référer des accidents aux navires ou des accidents à l'équipage? Parce que vous donnez votre réponse dans la négative.

R- C'est aux navires, pas nécessairement à l'équipage, parce que on va venir des fois à des cas où on est pas supposé d'ébarquer sur le "landing post" on ne débarque pas et on est obligé de se reprendre et des fois si la vitesse sur notre navire ne permet pas qu'un homme debarque pour prendre l'amarre en avant, s'il ne débarque pas, çapeut causer des accidents.

Q- Maintenant également au cours de votre contre-interrogatoire par Me Mason, il a



question de la recommandation numéro 3 dans laquelle il est suggéré que les pilotes doivent avoir une connaissance quotidienne ou journalière de la situation maritime, est-ce qu'il n'est pas exact de lorsque vous faites cette déclaration là, à l'appui de votre recommandation numéro 4 que vous voulez référer non seulement à l'aide à la navigation, mais également aux conditions du trafic maritime?

R- Oui.

Q- Au point de vue densité?

R- Oui.

Q- Au point de vue direction de ce trafic?

R- Oui.

Q- N'est-il pas exact également de dire que lorsqu'une aide à la navigation est déplacée ou en mauvaise ordre dans votre district de pilotage, que l'avis donné aux marins par radio dans la division, n'est donné dans ce district là parce que cette aide à la navigation est d'ordre local?

R- Oui.

Q- Et n'est-il pas vrai de dire que si un navire à ce moment là est en dehors du district qu'il ne réfère pas par raido-téléphone et ne pourra pas prendre connaissance par radio téléphone ou télégramme de cet avis aux marins?

R- Oui.

Q- Maintenant au cours du contre-in-



terrogatoire de Me Brisset, il a étéquestion de pénalité que devait imposer l'autorité de la voie maritime, contre le pilote, en plus d'imposer cette pénalité contre le navire lui-même, et il a été question également de l'appréciation de cette pénalité par l'autorité de pilotage, n'est-il pas exact que l'autorité de pilotage impose pas de pénalité au pilote, à moins que l'infraction ne soit conditionnée à un accident dans les régions ou un accident, au navire?

R- Oui et il faut que le pilote soit mis en cause pour ça, il faut qu'il soit blâmé pour l'accident.

PAR LE PRESIDENT:

Je crois monsieur Langlois que nous avons eu un exemple de cas, je crois où il y a eu un accident à un navireil y a quelques jours qui nous a été donné par le capitaine Lavoie et qui a été mis à l'amende et il y avait un avis simple, c'était dans le port de Montréal, on avait pas suivi l'ordre du "pilot master".

PAR Me BEOPOLD LANGLOIS:

Votre Seigneurie, je l'ai là.

PAR LE PRESIDENT:

Il n'a pas suivi l'ordre du "pilot master" donné à un endroit qui est défendu et l'amende a été sanctionné par l'autorité de pilotage.

PAR Me LEOPOLD LANGLOIS:

Par l'autorité de Pilotage.

PAR LE PRESIDENT:



Du au fait qu'il y avait eu accident.

PAR Me MARC LALONDE:

C'estune mauvaise décision, peut-être.

PAR Me LEOPOLD LANGLOIS:

La décision avait été donnée par l'autorité du pilotage et il est regrettable pour ce pauvre pilote que l'avocat n'est pas été prevenu parce qu'il y aurait eu une autre décision.

PAR LE PRESIDENT:

Il apparaît de la preuve quand il a payé l'amende qu'il avait pris son avocat à ce moment là.

PAR Me LEOPOLD LANGLOIS:

Q- Maintenant une question qui va peut-être donner lieu de faire venir un e vérité de Lapalice, il a étéquestion par monsieur Brisset cematin de la recommandation de "Bylaws " pour déterminer des périodes de repos dans votre district, est-ce que vous avez besoin de "by-laws" ou de règlement pour savoir que vous êtes fatigué et que vous avez besoin de repos?

R- Je ne crois pas.

Q- Et également au cours du contre-interrogatoire de Me Brisset, au cours de ses questions par la fraziologie qu'il a formulé ses questions, il vous a fait dire à mon sens que la corporation pouvait se reprendre sur le pilote comme dans le cas de celui qui a brisé en quelque



sorte l'arrêt de travail en mil neuf cent cinquante-sept (1957) la façon que la corporation pouvait se reprendre c'est en admettant pas ce pilote en tour sur le tour de rôle après l'arrêt de travail, n'est il pas exact que le tour de rôle dans votre district comme les autres, n'est pas fait par la corporation, mais par l'autorité de pilotage?

R- Oui, mais il a pas été enlevé du tour de rôle, il a été à son tour, et en conséquence, vue qu'il y avait une pilote qui était en même temps que lui, il a passé avec lui.

Q- Mais encore, votre corporation n'a pas de recours à faire dans votre district pour la fixation des tours de rôle?

R- C'est le département du transport, l'autorité de pilotage.

Q- Il a été question également tout à l'heure, qu'antérieurement à l'ouverture de la voie maritime , les pilotes gouvernaient eux-mêmes leur navire, est-ce qu'il est à votre connaissance que ça se faisait encore à l'heure actuelle? Même dans la voie maritime?

R- Oui ça se fait, il y en a plusieurs pilotes qui gouvernaient et dans la vieille voie maritime , les pilotes nous les connaissions faisaient les écluses et c'est le pilote qui gouvernait, et quand on a commencé en mil neuf cent cinquante-huit (1958) c'était les petits navires et les pilotes gouvernaient la plupart du temps et maintenant le tonnage des bateaux grossissant c'est pourquoi



ils étaient obligés de laisser cette pratique.

Q- N'est-il pas vrai de dire monsieur Pérusse que surtout pour les premieres années de la voie maritime et la première année, c'était la pratique pas mal générale des pilotes de gouverner par eux mêmes leur navire?

R- Oui.

Q- Et est-ce que vous avez pas là la raison pour le nombre maximum d'accident dont on mentionnait ce matin, monsieur Brisset?

R- Oui monsieur.

CONTREINTERROGE PAR Me MAURICE JACQUES:

Procureur de la Commission en anglais.

Puis par la suite le témoin demande à être questionné en français.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Procureur de la Commission.

Q- Combien de fois avez-vous, vous même gouverné votre propre navire durant les premières années de la voie maritime du St-Laurent?

R- Je l'ai fait plusieurs fois, mais je ne peux pas vous dire tous les voyages, parce que j'en ai fait cent vingty et un (121) la première année.

Q- Est-ce qu'on peut dire sur les cent vingt et un (121) il y en aurait plus que la moitié?

R- Oui monsieur.



Q- Et la deuxième année?
R- Bien la deuxième année, à mesure que les bateaux étaient plus gros et le tonnage plus fort, on a diminué de gouverner les bateaux.
Q- Et la deuxième année, combien en avez-vous gouverné à peu près?
R- Là je ne peux pas vous dire, j'ai jamais remarqué.
Q- Est-ce que vous avez fait à peu près le même nombre devoyages que la première année, cent vingt (120)?
R- Non , en mil neuf cent soixante (1960) vu que les deux (2) parties étaient séparées j'ai fait moins de voyage, mais parce que quand il y a eu l'arrèt de l'année mil neuf cent cinquante-neuf (1959) c'est qu'il y avait beaucoup plus de bateaux en mil neuf cent soixante (1960).
Q- Alors en mil neuf cent soixante (1960) vous avez fait combien de voyages, est-ce plus ou moins de cent vingt (120)?
R- En mil neuf cent soixante (1960) j'ai fait à peu près cent (100) voyages.
Q- Est-ce que dans ce temps là, vous faisiez ces voyages de Montréal à Kingston?
R- Du 7 novembre, mil neuf cent soixante (1960) c'était de Montréal à Kingston.
Q- De Montréal à Kingston, et j'aimagine que vous ne gardiez pas la roue tout le temps du voyage?



R- Non, moins dans les canaux.
Q- Je comprends que vous gouverniez les premiers canaux ou simplement les écluses, ou par exemple....
R- Oui, c'est les écluses, parce que c'était beaucoup plus large que la vieille voie maritime et quand on arrivait à l'écluse c'est nous qui prenait.
Q- Dans les écluses?
R- Oui pour rentrer le navire dans l'écluse.
Q- Ca ne serait pas par exemple entre l'écluse de St-Lambert et Côte Ste-Catherine ?
R- Non, dans les canaux, ce n'est pas nous autres qui faisaient les rivières.
Q- Simplement les écluses?
R- Oui.
Q- Et en mil neuf cent soixante et un (1961) c'estarrivé combien de fois?
R- Comme je l'ai dit, je l'ai pas marqué lenombre de fois. que j'ai gouverné en mil neuf cent soixante et un et mil neuf cent soixante et deux, je ne crois pas en avoir fait beaucoup.
Q- Puis cette année?
R- Du tout.
Q- Cette année, vous avez pas pris la roue une fois ?
R- Non.
Q- Est-ce que vous avez eu des accidents causés par erreur de l'homme de roue?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R- C'est arrivé où il y a eu des ordres qui ont été donnés et l'homme de roue a fait le contraire, c'est arrivé.

Q- Ca c'est pour cette année?

R- Oui.

Q- Vous avez pas eu d'accident cette année?

R- Mais ça ne fait rien quand on arrive proche d'un mur et qu'on attendant d'avoir un accident pour rapport de quelque chose, l'office des pilotes nous fait oter la journée pour faire notre rapport.

Q- Maintenant il est arrivé combien de fois que l'homme de roue fasse erreur cette année?

R- Comme je l'ai dit, je ne les ai pas calculées, s'il fallait calculer ces choses là ça nous prendrait beaucoup de temps et il faudrait avoir une secrétaire à nous autres.

Q- Est-ce que c'est arrivé à tous les voyages?

R- Quand l'équipage est fatigué, ça arrive à peu près à tous les voyages.

Q- Quand l'équipage est fatigué?

R- Oui.

Q- Est-ce que l'équipage est fatigué à tous les voyages?

R- Bien prenez un bateau qui part de Toronto le soir et un bateau qui va tirer seize (16) noeuds et qui descend le capitaine est présent, ça



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO. ONTARIO

prend à peu près huit (8) , neuf (9) ou dix (10) heures dans le plus et prend les rivières ces hommes là n'ont pas eu le temps de se reposer pour faire leur corps chacun leur tour, puis après ça ils prennent le canal et descendent à Montréal, et en montant ils font des rivières puis bien il y a des bateaux qui arrivent à Longue Pointe et passent pour l'inspection et qui remontent le canal de suite et il y en a même qui sont affectés toute lajournée à charger et decharger les bateaux et même il y en a qui prennent la voie maritime le soir.

Q- Est-ce qu'il estarrivé souvent sur les navires que les membres del'équipage travaillent sur la cargaison?

R- L'équipage le jour est sur la cargaison, mais ça travaille à entretenir le bateau aussi.

Q- Quand l'équipage s'engage dans la voie maritime, est-ce que l'équipage travaille par corps?

R- Il y a le remplacement de corps.

Q- Est-ceque l'homme à laroue est toujours le même?

R- Non mais ils sont deux (2) hommes de roue, mais s'ils travaillent sur le pont, quand son temps de venir à la roue vient, il part et monte à la roue.

Q- L.homme de roue demeure à la roue combien de temps?



R- Ca dépend, il y a des bateaux comme les bateaux allemands qui ont un homme de roue seulement pour les écluses, mais cet homme là va travailler sur le pont et quand il arrive dans l'écluse, il monte dans la timonerie pour gouverner le bateau.

Q- Sur les autres navires, les navires britanniques?

R- Ils sont aussi pire s que les autres.

Q- Est-ce que leur homme à la roue prend quatre (4) heures, huit (8) heures, douze (12) heures de temps?

R- Ca dépend de l'amarre du navire quand il entre dans le canal, ce n'est pas comme en haute-mer.

Q- L'homme de roue n'est jamais relevé?

R- Oui il est relevé.

Q- Régulièrement il est relevé plus généralement et combien d'heures un homme de roue est-il à la roue généralement?

R- Généralement, je ne le sais pas ce n'est pas moi qui prends ma montre pour déterminer si le gars peut-être là deux (2) heures, trois (3) heures, je ne le sais pas.

Q- Vous le savez pas, vous êtes sur la passerelle et vous avez aucune idée, vous ne l'observez pas?

R- Il fait noir le soir et je ne peux



le voir si l'homme de roue aété changé ou non.

Q- Vous entrez jamais dans la timonerie?

R- Quand on fait la manoeuvre, on ne rentre pas la timonerie.

Q- Et quand vous êtes à l'écluse vous ne rentrez pasàla timonerie non plus?

R- Oui je vais m'asseoir.

Q- Est-ce que vous l'opportunité de voir les gens dans la timonerie?

R- Non, parceque quand le bateau est attaché dans l'écluse, des hommes de roue, il peut être allé fumer, ça fait que l'homme de roue part et descend en bas.

Q- En autant que vous êtes cencerné il vous est impossible de dire si oui ou non on change d'homme de roue, peut-être qu'on change pas du tout?

R- Ca je ne sais pas, parce que moi je m'occupe de ma besogne parce que l'officier ou le commandant c'est à lui de changer l'homme de roue.

PAR Me LEOPOLD LANGLOIS:

Q- Votre Seigneurie, mon confrère fait beaucoup de baser ses questions sur une interprétation du témooignage du témoin et le témoin dit clairement que dans les canaux et dans la voie maritime, et que le navire est au bord du mur et quand l'homme de roue ne travaille pas à la timonerie, il travaille sur le pont ou il est disparu



de la timonerie, il est sur le pont, c'est la même chose, il est fatigué et il n'a pas le temps de se reposer.

PAR LE PRESIDENT:

Toute la lignée de questions vient de la façon dont l'équipage est fatigué et l'homme de roue étant fatigué, quand il était en devoir dans la voie maritime.

PAR Me LEOPOLD LANGLOIS:

C'est là le point par ailleurs.

PAR LE PRESIDENT:

Mais la fatigue tout de même, ils reçoivent leurs ordres du pilote.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Je remercie monsieur Langlois d'avoir répondu pour le témoin, et voici, est-ce que ce qui se fait c'est que l'équipage a toujours l'entretien du pont et l'homme de roue va fumer et encore il peut-être ailleurs, et il y a aucune espèce d'idée que combien de temps l'homme de roue a passé à la roue.

PAR Me LEOPOLD LANGLOIS:

Je crois que mon confrère est en train de discuter du témoignage et de discréditer le témoignage du témoin, mais je crois qu'il est très facile pour le témoin de savoir si l'équipage enfonction à la timonerie change et n'a pas besoin de descendre personnellement sur la timonerie pour savoir ça.

PAR Me MAURICE JACQUES:



Le témoin depuis une journée et demie est dans la boîte et il peut parfaitement prendre ses décisions lui-même sans l'assistance de monsieur Langlois.

PAR LE PRESIDENT:

Est-ce qu'il y a objection actuellement?

PAR Me MAURICE JACQUES:

Non il n'y en a pas.

PAR Me MARC LALONDE:

Je crois que le témoin a répondu à monsieur Langlois.

PAR Me LEOPOLD LANGLOIS:

Mais mon confrère n'a pas encore compris.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Dans votre corporation il n'existe pas de comité de discipline et il n'y a pas eu de recommandation prévoyant un comité de discipline?

R- Aucunement.

Q- Est-ce que celà aurait été discuté par les officiers de la Corporation à un moment donné?

R- Non.

Q- Ca jamais été discuté?

R- Non.

Q- Voulez-vous expliquer à la Commission vos règles concernant la reprise des tours pour les pilotes dans ces cas quelconques où les



pilotes peuvent en d'autres circonstances reprendre leur tour, il a été décidé à Montréal qu'ils ne peuvent pas le faire, et je crois que vos règlements son t un peu différents(

R- OUi.

PAR Me MARC LALONDE:

Est-cequ'on pourrait garder cette question pour le secrétaire-trésorier qui a l'expérience dans l'application du règlement du tour de rôle?

PAR LE PRESIDENT:

Très bien.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Je n'ai aucune objection votre seigneurie, et n'est-il pas vrai que votre règlement numéro 9, récemment adopté, prévoit ceci à l'article 6A qui a été ajoutée à votre règlement numéro 2, et prévoit un plan d'assurance et c'est un règlement qui est entré en vigueur au mois de septembre, mil neuf cent soixante et trois (1963), est-ce que vous avez discuté au bureau de direction de la nature de ce plan d'assurance et de ces modalités?

R- Oui nous avons discuté à l'heure actuelle...à l'hiver, mil neuf cent soixante et deux (1962) et l'hiver , mil neuf cent soixante et trois (1963) et même dans l'été, dans mil neuf cent soixante et deux (1962) avec le bureau de direction et nous en avons parlé en assemblée générale l'hiver passé et l'hiver, mil neuf cent soixante et deux,



(1962), mil neuf cent soixante et trois (1963) excusez-moi.

Q- Est-ce que ce que vous avez discuté se rapprochait du plan qui a été décrit par monsieur Saucier?

R- Oui.

Q- Quand êtes-vous devenu pour la première fois "mate pilot" sur les Grands Lacs?

R- En mil neuf cent cinquante-quatre (1954).

Q- Alors c'est deux (2) ans avant, je crois, que vous deveniez apprenti?

R- Je suis devenu "mate pilot" quand j'ai eu passé mon examen comme apprenti-pilote.

Q- Et vous avez travaillé pendant deux (2) ans, avant de devenir apprenti-pilote comme "mate pilot"?

R- Oui.

Q- En mil neuf cent cinquante-qautre (1954) lorsque vous êtes devenu "mate pilot" est-ce que vous considériez que vous étiez compétent pour faire cet ouvrage là?

R- Je crois que oui, parce que d'après l'examen que j'avais passé, j'étais surla liste pour devenir pilote.

Q- Alors vous vous considériez compétent pour cet ouvrage là, sans aucun doute?

R- Oui.

Q- Lorsque vous êtes devenu pilote est-ce que vous vous considériez que vous aviez



le compétence nécessaire pour être pilote?
R- Pour flaire le pilotage, oui, mais pour la manoeuvre des bateaux, non.
Q- Pour la manoeuvre de quel bateau?
R- Les bateaux de la mer.
Q- Les bateaux de la mer?
R- Oui.
Q- Et les bateaux des lacs?
R- Bien les bateaux des lacs, pour leur grosseur , oui.
Q- Qu'est-ce que vous voulez dire pour leur grosseur?
R- Je crois que j'ai assez de qualité pour manoeuvrer un bateau de lac de cette grosseur, mais les bateaux de la mer étaient différents à ce moment.
Q- Si je comprends bien, vous avez dit que vous considériez que vous étiez pas compétent pour faire la manoeuvre des bateaux de haute-mer?
R- Non.
Q- Est-ce que vous avez fait part de ça à l'autorité de pilotage?
R- Non parce que quand je suis entré apprenti-pilote au mois de juillet ou au mois de novembre, le 16 novembre, mil neuf cent cinquante-six (1956) bien j'étais apprenti pour monter un bateau et j'étais seulement apprenti-pilote et quand j'ai arrivé à bord, le capitaine m'a re-



fusé parce que j'étais pas qualifié et j'ai parti et j'ai étévoir monsieur Melançon et le lendemain on nous a fait passer l'examen pour devenir pilote à ce moment là, c'est à ce moment là, quand on est venu pilote, il y a eu un cas où j'avais pas assez de pratique dans quatre mois demi (4½) pour manoeuvre les bateaux.

Q- Lorsque vous avez obtenu votre licence de pilotes, est-ce qu'à ce moment là, vous étiez d'opinion que vous n'aviez pas l'expérience nécessaire pour manoeuvrer les bateaux de haute mer?

R- Je crois que c'est pour ça que l'autorité de pilotage nous a donné une licence temporaire pour un an.

Q- Est-ce que vous avez souligné à l'autorité de pilotage que vous étiez d'avis que vous n'aviez pas la compétence nécessaire pour manoeuvrer les bateaux de haute-mer?

R- Non.

Q- Est-ce que quand vous embarquiez sur un navire de haute-mer, vous avez dit au capitaine votre compétence,que vous aviez pas la compétence nécessaire pour maneouvrer leur navire?

R- Bien les bateaux que j'ai fait à l'automne, mil neuf cent cinquante-six (1956) ont été tous à deux pilotes à bord du bateau quej'ai fait.

Q- Oui?



R- Ca me f aisait plus d'expérience et au preintemps on a commencé avec deux pilotes.
Q- Au printemps, mil neuf cent cinquante-sept (1957)?
R- Oui.
Q- Au prèntemps vous avez commencé avec deux pilotes&
R- Oui.
Q- Ca duré combien de temps?
R- Disons à peu près un mois après, on a eu les voyages tout seul.
Q- Parce qu'il y avait deux (2) pilotes à l'automne, mil neuf cent cinquante-six (1956) et au printemps mil neuf cent cinquante-sept (1957)
R- C'est parce que tous les bateaux de mer prenaient deux (2) pilotes, ils marchaient jour et nuit pour descendre leur bateau l;e plus vite possible.
Q- Et à ce moment là, c'était du port de Kingston à Montréal?
R- De Kingston à Montréal.
Q- Et en mil neuf cent cinquante-sept (1957) lorsque vous avez commencé à piloter, seul est-ce que vous aviezà ce moment là, assez d'expérience, pour manoeuvre avec expérience un bateau de mer?
R- Pas assez d'expérience, mais je peux dire que moi j'étais à mon aise pour manoeuvrer un bateau.
Q- Sans toutefois être à votreaise,



est-ce que vous considériez à ce moment là, que vous étiez assez compétent?

R- On m'a dit que j'étais compétent, mais moi je le croyais pas.

Q- Vous le croyiez pas?

R- Non.

Q- Lorsque vous avez parlé d'apprentissage ou plan d'apprentissage, vous avez mentionné je crois l'école marime de Rimouski et vous avez mentionné que cette école vous a donné aux candidats des connaissances plus approfondies sur la radio et des connaissances du gyroscope et croyez-vous que votre corporation pourrait se satisfaire d'autre chose que l'école de marine de Rimouski, si elle donnait des cours de radio et de gyros adéquats?

R- Je ne crois pas, parce que je crois que le candidat qui irait à l'école de Rimouski serait beaucoup plus compétent dans tous les instruments électroniques et aujourd'hui tel que l'a mentionné monsieur Bureau et on avait un cas: Monsieur Jacques Gendron qui était au département des transport et à l'autorité de pilotage, qui est un gars lui même, qui devait avoir le système d'apprentissage, qui devait etre de l'école de Rimouski.

Q- Je ne vous demande pas l'opinion de monsieur Gendron, mais j'étais à vous demander de quels instruments vous vous servez entre Montréal et Conrwall?



R- Bien il y en a plusieurs, prenez quand on est dans un mauvaise température,
Q- Lesquels vous servez-vous?
R- On peut prendre le "cross lining"
Q- Puis?
R- Le radar.
Q- Puis?
R- Oui, le compas guroscopique.
Q- Maintenant quelles sont les connaissances que vous devez avoir pour vous servir du "écho sounder" qu'est-ce qu'il a de spécial.
R- Qu'est-ce qu'il a de spécial, c'est qu'un écho sounder est qu'on devrait être capable de lire "l'écho sounder".
Q- Puis est-ce bien difficile de lire un "écho sounder"?
R- Il y en a plusieurs sortes, il y en a qui vont être en mêtre, et il y en a d'autres en pied, ce qui fait je crois que le candidat, devrait savoir ça.
Q- Et l'équipage des officiers doit le prendre sur le cours pour savoir lire"l'écho sounder"?
R- Oui, c'est sans être obligé tout le temps d'aller demande rau capitaine ou au "mate " qu'est-ce que c'est, mais il y a des piloes à bord de bateau qui ni plus ni moins ...et il y a des officiers qui devraient avoir la capacité au moins d'un capitaine si c'est pas plus.
Q- Est-ce bien long à apprendre à li-



re "L,écho sounder"?
R- Oui.
Q- Combien de temps à peu près?
R- Il y en a que ça peut leur prendre pas mal de temps pour être tr ès bien, prêt à venir à bout de lire ça, parce qu'il y a les calculs que çaprend.
Q- Quelle est la profondeur maximum d'eau que vous avez dans votre district?
R- Ce n'est pas partout pareil.
Q- Maximum?
R- On peut avoir jusque sur les Lacs St-François, on peut avoir quarante (40), cinquante (50) pieds.
Q- Tout le trajet de la voie maritime, cependant on a atteint vingt-sept (27) pieds?
R- Un minimum devingt-sept (27) pieds un e profondeur qui tombe , vous allez avoir vingt-sept (27) pieds.
Q- Et un maximum qui est quarante-cinq pieds (45)?
R- En dehors de la voie maritime.
Q- Au meilleur de votre connaissance est-ce qu'en nombre de milles de trajet, est-ce que vous pouvez me dire les endroits où la profondeur excédait trente (30) pieds, en longueur de milles, ça représente combien de milles dans votre district?
R- Ca varie pas mal, vous pouvez avoir un demi-mille, que vous allez avoir trente



(30) quatante (40) pieds et après ça vous pouvez tomber à vingt-huit (28), vingt-neuf (29) ou trente (30) pieds.

Q- Mais est-ce que ça représente l'entier du trajet qui est à peuprès de trente (30) pieds ou si c'est la moitié du trajet?

R- Au mois dans le trajet, on a au moins trente (30) pieds, àpeu près, trente (30 Pieds.

Q- Et le tyran d'eau des navires chargés, combien de pieds?

R- Pardon?

Q- Le tiran d'eau des navires chargés, est marximum de combien?

R- Le maximum est de vingt-cinq pieds et six pouces (25'6).

Q- Est-ce que vos navires marchent en général chargés au plus haut, vingt-cinq pieds et six pouces (25'6)?

R- En descendant les bateaux sont chargés de grain et sont chargés à vingt-cinq pieds et cinq pouces (25'5), vingt-cinq pieds et six pouces (25'6).

Q- Et les autres?

R- Bien ceux qui acceptent les cargaisons générales peuvent aller jusqu'à vingt-quatre (24), vingt-deux (22), vingt-quatre pieds (24).

Q- Maintenant si vous voulez onva passer au compas gyroscopique.

PAR LE PRESIDENT:



Est-ce que vous en avez encore long sur le compas gyroscopique, il est cinq heures.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Oui.

PAR LE PRESIDENT:

Alors nous allons ajourner à demain.

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL

P. Q.

VOLUME No.: 87 F

DATE: Nov. 28, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO. ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

MONSIEUR ANDRE PERUSSE

CONTREINTERROGATOIRE CONTINUE:

PAR Me MAURICE JACQUES:

Procureur de la Commission.

Q- Monsieur Pérusse, quand on s'est laissé hier, on commençait à parler du compas gyroscopique et vous aviez dit qu'il était essentiel pour le pilote de recevoir un entrainement spécial sur le compas gyroscopique, voulez-vous spécifier cette opinion là et quel genre d'entrainement et quelles sont les difficultés rendcontrées dans l'usage du compas gyroscopique?

R- Bien le compas gyroscopique , quand vous changez de latitude, bien le compas gyroscopique est fait en général et de fait pour compenser pour la course que fait le bateau.

Q- Et maintenant dans votre district



dans le trajet que vous faites, quel est le changement maximum de latitude que vous avez?

R- Ca changerait à peu près, approximativement de cinq (5) degrès de latitude.

Q- Est-ce qu'il y a un ajustement qui doit se faire par la vitesse du navire?

R- Oui la vitesse du navire a à faire avec l'ajustement.

Q- Est-ce que vous avez reçu vous même un....ou suivi des cours sur le compas gyroscopique en aucun moment durant votre carrière de marin?

R- Oui du temps que j'étais pour la Oil Corporation .

Q- Et maintenant savez-vous si les examens spéciaux sur le compas giroscopique sont requises pour l'obtention d'un certification de compétence quelconque?

R- Oui pour un certificat de compétence, ils sont obligés de faire des études sur le jarro-scopique.

Q- Est-ce que vous croyez que les études qui sont requises pour l'obtention de certificat de ça ne sont pas suffisantes pour un pilote?

R- Pour...voulez-vous répéter, s'Il vous-plait.

Q- Est-ce que vous croyez que les études qui sont requises sur le compas gyroscopiques pour l'obtention d 'un certificat ne sont pas suffisantes pour un pilote?



R- Oui, mais il y a bien des écoles où ça ne sera pas approfondi comme dans d'autres écoles.

Q- Et maintenant à part ces ajustements là, est-ce que vous devez avoir d'autres connaissances dans...à part les connaissances usuelles pour les marins?

R- Sur le jaro-scopique.

Q- Oui?

R- Il y a beaucoup d'autres facteurs qui entrent dans le jaro-scopique, mais qui est pas de notre domaine.

Q- Qui n'est pas du domaine marin?

R- Oui.

Q- Vous avez mentionné radar et voulez-vous dire si à votre connaissance il y a des cours et examens en radar pour les certificats de compétence?

R- Les certificats de compétence aujourd'hui parlent un peu plus de radar, mais le radar approfondi , de cours de radar approfondis je ne crois pas qu'il y en a actuellement.

Q- Mais est-ce que vous faites... ou plutôt est-ce que vous vous servez de radar dans votre district?

R- Oui.

Q- Est-ce que vous vous en servez fréquemment?

R- Je dirais l'automne et le printemps.



Q- Est-ce que le radar vous permet de circuler alors que sans radar vous ne pourriez pas circuler?
R- Non, sur le radar, s'il y a de la brûme ou de la mauvaise visibilité, pour aller à un ancrage ou dans des circonstances qu'on est pas capable de l'ancrer, on est obligé de continuer avec le radar pour aller jusqu'à un ancrage approprié.
Q- Maintenant au cours de votre expérience, vous avez eu j'imagine l'occasion de voir toute sorte de radar?
R- Oui.
Q- Est-ce que vous avez reçu entrainement spécial sur le radar?
R- Oui de Marconi.
Q- De Marconi?
R- Oui
Q- Quelle était la nature de cet entrainement là?
R- Bien c'était pas un entrainement, c'était comment le radar fonctionnait, et mettre le radar en opération.
Q- Maintenant ça fait combien de temps que vous avez reçu cet entrainement là?
R- Ca, c'est quand on a été pour le jaro-scopique une semaine, après on a été chez Marconi pour le radar.
Q- Ca duré combien de temps?
R- Moi j'étais pendant une semaine.



Q- Une semaine, et c'était à quel endroit?
R- A Ville-Mont-Royal.
Q- A Ville Mont-Royal?
R- Oui.
Q- C'était en quelle année là?
R- Je ne sais pas en quelle année.
Q- Est-ce que ça fait deux (2) ans, trois (3) ans?
R- Ca fait à peu près quatre (4) ans.
Q- Quatre (4) ans, est-ce qu'on vous a enseigné comment évalué l'exactitude du radar?
R- Non, qu'est-ce qu'on nous a montré, c'est l'erreur qui pouvait et pourrait y avoir avec un radar et le point du milieu du radar pour être bien centralisé.
Q- Est-ce qu'à ce moment là, il existait ce qui est connu sous le nom de "True Motion Radar" ?
R- Non, on a pas été sur le "True Motion Radar".
Q- Vous avez jamais eu l'occasion de vous en servir?
R- Non, j'ai vu des bateaux avec le "True Motion Radar" mais je n'ai pas travaillé avec.
Q- Maintenant si vous voulez on va revenir au timonier, parce que votre Corporation demande que des timoniers spéciaux soient affectés à votre district est-ce que vu les difficultés



que vous avez de convaincre les timoniers de mettre la roue tout d'un côté, est-ce que vous avez pensé à réunir le commandant du navire et le troisième officier à votre départ afin de leur expliquer la nécessité de mettre la roue tout d'un côté lorsque vous le demandez, même si ça peut leur sembler effarent vu qu'ils sont tellement proches de la terre?

R- Oui mais quand même on leur demanderait, s'ils ne le font pas, parce qu'on est pas dans la timonerie quand on leur donne les ordres.

Q- Et enfin on vous a demandé si vous aviez déjà songé à avoir une conférence là avant de partir?

R- Non, on leur demande si l'homme de roue est compétent.

Q- Puis à part de ça?

R- C'est tout qu'est-ce qu'on leur demande, s'il est compétent, il est supposé être capable de fairel'ouvrage.

Q- Maintenant, est-ce que, si je comprends bien, vous n'avez pas tenu de ces conférences là avant de partir?

R- Non.

Q- Croyez-vous que ça pourrait peut-être améliorer la situation?

R- Je ne crois pas.

Q- Pourquoi?

R- C'est parce que l'homme de roue



comme je l'ai dit auparavant, si l'homme de roue est dans la timonerie et que le commandant est avec nous autres sur la passerelle, si on veut, qu'il soit compétent ou pas compétent, s'il veut mettre la roue sur dix (10) degrès, il va la mettre à dix (10) degrès.

Q- Dans la timonerie, iln'y a pas seulement l'homme de roue?

R- Il y a seulement l'homme de roue parce que le troisième maître, est sur la passerelle avec nous autres pour "runner" l'ancre.

Q- Est-ce que l'ancre, c'est toujours à l'extérieur de la timonerie?

R- Presque toujours.

Q- Il y a pas d'ancre à l'intérieur de la timonerie?

R- L'ancre à l'intérieur, ça c'était sur les bateaux, les petits bateaux qui venaient dans la vieille voie maritime.

Q- Le "ternefjell" avant son ancre à l'intérieur de la timonerie?

R- Oui mais c'était un bateau qui venait dans la vieille voie martime.

Q- Maintenant vous prétendez que la majorité des cas, les ancres se trouvent à l'extérieur de la timonerie?

R- Oui.

Q- Et qu'en conséquence de ça, iln'y a personne pour surveiller l'activité de l'homme de roue?



R- Non.

Q- Sur les navires que vous pilotez est-ce qu'il est difficile pour le troisième officier de prendre note de l'heure exacte des ordres donnés à la machine?

R- Oui , mais il y a des bateaux qui le prenait pas, mais dans l'engin ça se trouve noté le temps et ils prennent le mécanicien.

Q- Est-ce que vous avez déjà songé à demander au commandant du navire de donner des instructions à son troisième officier de surveiller l'activité de l'homme de roue?

R- Qui va "runner" l'ancre.

Q- Je vous demande si vous l'avez déjà demandé au commandant?

R- Non.

Q- Est-ce que vous avez déjà songé à l'expliquer au commandant du navire l'importance capitale qu'il y a d'obéir à vos ordres pour le gouvernail du navire?

R- Oui mais comment en arriver à commander si le commandant est sur la passerelle avec nous autres, il le fait pas.

Q- Je vous demande pas ça, je vous demande si vous avez déjà songé d'aviser le commandant de l'extrême importance de ces choses là?

R- Oui on a déjà avisé le commandant.

Q- Vous avez avisen le commandant?



R_ Oui.
Q- Est-ceque c'est une pratique régulière dans ...d'aviser le commandant?
R- Oui mais quandil nous arrive quelque chose, si on l'a avisé le commandant il a bien des fois qu'ils ne le font pas pareil.
Q- Maintenant vous decelez ces désobéissances de quelle façon?
R- bien comment le diriez-vous au commandant, si le commandant est avec nous autres sur la passerelle et quand l'homme de roue va mettre seulement dix (10) ou quinze (15) degrès il n'y a personne là, qui le voit dansla timonerie
Q- Je comprends que l'homme de roue peut toujours fairece qu'il veut, mais vous vous apercevez de cette désobéissance là, de quelle façon?
R Soit de ça, la façon que quand on lui dit de:"Tout à droite" et qu'il donne l'engin dessus, si ça vient pas à droite, là on s'attend à quelque chose.
Q- Maintenant en partant du dernière voyage que vous avez fait, voulez-vous nous dire combien de fois ça vous arrive par semaine ou par mois d'avoir un timonier qui n'obéit pas à vos ordres?
R- Bien ça , ça arrive plusieurs fois, mais pour vous dire lenombre de fois, je les marque jamais.
Q- Le dernier voyages que vous avez



fait, c'était quelle sorte de navire?
R- Ca été le François L.B.
Q- Le François LD.
R- LD.
Q_ Quelle était la nationalité de ce navire?
R- Français.
Q- Est-ceque c'était un gros navire le tonnage à peu près?
R- Le tonnage était à peu près dix (10) à onze mille (11,000) tonnes nettes.
Q- Est-ce que c'était son premier voyage sur les lacs?
r- Ca faisait plusieurs fois.
Q- C'était un habitué des lacs?
R- Oui.
Q- Est-ce que durant votre voyage vous avez eu à vous plaindre du timonier?
R- Non, parce que c'est un bateau qu'on a pratiquement pas besoin de timonier alors à bord, parce qu'ils ont une hélice dans le devant du bateau pour tenir le bateau dans le courant, pour le manoeuvrer comme on veut.
Q- Dans ces cas c'est surtout le mouvement des machines qui est important?
R- C'est bien ça. Ca on appelle ça un "plugger" qui est actionné et ça donne à peu près cinq cents (500) chevaux vapeur.
Q- Est-ce que ça gouverne le navire?
R- Oui en avant, pour le besoin du



navire et le machine en arrière gouverne l'arrière du bateau.

Q- Cet appareil là est actionné pour.. de quelle façon, qui est-ce qui fait marcher ça?

R- C'est électronique.

Q- C'est électronique, il doit y avoir des boutons?

R- Il y a des boutons pour l'envoyer à gauche ou à droite.

Q- Qui s'occupe d'exécuter vos ordres avec cet apparreil là?

R- Le commandant.

Q- Le commandant lui-même?

R- OUi.

Q- Maintenant si vous voulez nous allons prendre non pas le dernier, mais l'avant dernier voyage, sur quelle sorte de navire étiez-vsou?

R- L'avant dernier voyage, je ne sais pas quel bateau j'ai fait.

Q- Bien un voyage cette année?

R- Je ne sais pas quel bateau j'étais.

Q- Bien un voyage cette année?

R- Bien j'en ai fait un sur un "Liberty Ship" le "San Benito".

Q- Est-ce que c'était un "Liberty Ship" à son original ou allongé?

R- Pas allongé, je veux dire.

Q- Il était à l'état orginal?

R- Oui.

Q- Quelle était sa nationalité?



R- Grec.

Q- Grec, est-ce que vous avez eu à vous plaindre du timonier?

R- Oui.

Q- Voulez-vous noud donner le détail de ça?

R- Bien quand je suis arrivé à l'écluse de Beauharnoir en descendant, le commandant était avec moi sur la passerelle, puis il y avait le timonier dans latimonerie et quand j'ai eu ma chance, j'allais pas vite, quand je suis arrivé pour faire l'écluse, j'étais le long du mur et j'ai glissé le long du mur, j'ai dit de mettre la roue toute à droite , quand j'ai vu que le bateau ne revenait pas à droite, là j'ai donné plus d'engin dessus et il ne revenait, pas, et j'ai été voir dans la timonerie, et l'homme avait laissé la roue à peu près cinq (5) degrès d'angle à "steedy" à droite.

Q- Est-ce que le matelot avait répondu à l'ordre que vous lui aviez donné en répétant cet ordre là?

R- Ah, je ne sais pas, s'il avait répondu, mais il devait avoir entendu, parce qu'il avait cinq (5) degrès à la roue ;à droite, donc il devait avoir entendu.

Q- Ca présume?

R- Oui.

Q- Il avait peut-être cinq (5) degrès à droite et il avait peut-être pas entendu?



R- Bien j'ai dit:"Steady" mais d'habitude dans la plupart des cas dans ça, quand on dit de garder le bateau "Steady" l'homme de roue và mettre généralement toujours plus de roue.
Q- Quand vous donnez l'ordre "steady" qu'est-ce que ça veut dire?
R- Ca veut dire tenir le bateau"steady".
Q- Sur la course ou le point donné?
R- Oui.
Q- Et dans votre expérience de marin qu'est-ce que le timonier doit faire dans les cas là?
R- Bien si le bateau va à droite et qu'on lui dit de se tasser, il devrait envoyer toute la roue gauche pour arrêter son bateau un peu.
Q- En d'autres paroles, si le bateau après reçu l'ordre :"STeady" dévievers la gauche il va mettre le gouvernail à droite et si le bateau dévie à droite, il và mettre le gouvernail à gauche?
R- Oui.
Q- Mais au cours de ce voyage là, est-ceque le timonier répétait le s ordres que vous lui donniez?
R- Après je ne sais pas, parce que je l'ai fait changer.
Q- Durant ce voyage là, disons avant cet incident là?
R- Oui il répétait les ordres.



Q- Est-ce que c'est dans votre habitude de faire répéter les ordres?
R- Oui.
Q- Est-ce que ça se fait régulièrement sans faute?
R- Oukn haut, vous voulez dire, dans mon cas.
Q- Oui?
R- Il y en a des fois que je les entendais pas, quand c'était du timonier et que le bateau est de soixante et quinze (75) pieds de large, il faudrait avoir un mégaphone etparler.
Q- Mais le marin dans la timonerie vous entendait?
R- Oui parce que quand je donnais un ordre, des fois j'étais obligé de donne r un ordre et de retourner sur le bout de la passerelle.
Q- Vous attendiez pas pour savoir si le marin à timonerie exécutait l'ordre au complet, l'ordre donné?
R- Quand on est à un pied du bord du mur, et quand on s'en vient, très souvent on apas le temps de regarder pour voir et qu'est-ce qu'on devrait avoir, c'est des indicateurs pour nous montrer.
Q- Est-ce qu'il n'y a pas sur certains navires des " voice pipes"?
R- Pas pour aller aux machines, mais pas de la passerelle à aller à la timonerie.
Q- Vous avez jamais vu ça?



R- Non.

Q- Mais votre façon de donner des ordres, à la timonérie, voulez-vous expliquer à la commission de quelle façon ces ordres devaient être donnés, je ne parle pas de la façon dont vous les donniez, mais de la façon que ces ordres devaient être donnés?

R- Moi quand je donne mes ordres, je m'en vais leur dire:"Dix (10) degrès à droite, on dix (10) degrès à gauche ou vingt-cinq (25) degrès ou bien toute à droite, ou toute à gauche".

Q- Maintenant est-ce que vous exigiez...est-ce que vous avertissez ...est-ce que vous ne deviez pas avertir le timonier de répéter l'ordre que vous donniez?

R- Oui, il peut répéter mais bien des fois on le comprend pas.

Q- Ecoutez, je ne veux pas que vous répétiez ma question, je vous demande si vous l'avertissiez le timonier de répéter ?

R- Oui.

Q- Vous l'avertissez?

R- Oui.

Q- Est-ce que vous vous servez de l'expression semblable à celle-ci:"Easy " ou " meter"?

R- "Easy" ça se dit, il y en a bien qui disent ça.

Q- Vous en servez-vous?

R- Moi des fois, oui.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q- Vous servez-vous de l'expression :"Portopen"?

R- Non, quand je leur donne un angle, c'est cinq (5) degrès, dix (10) degrès ou vingt (20) degrès.

Q- Est-ce que vous considérez que c'est une bonne façon de donner un ordre au timonier en disant:"Stack attending"?

R- Bien pour celui qui le comprend oui, mais il y en a d'autres qui ne comprendraient pas.

Q- Et à qui référez-vous, au pilote ou au timonier?

R- Au timonier, et tous les timoniers qui étaient dans la vieille voie maritime, vous allez leur dire:"Easy" et tout suite ils vont le comprendre ça.

Q- Est-ce que ce sont des timoniers que vous rencontrez généralement sur les navires à long cour?

R- Non parce que tous ces timoniers là, sont pas mal tous rendus officiers aujourd'hui.

Q- Croyez-vous qu'il serait à leur avantage des pilotes et aussi pour la sécurité des navires que d'établir un code sur les ordres qui doivent être donnés et comment les donner?

R- Bien ce dit code là, il faudrait le faire beaucoup d'avance et l'envoyer à tous les bateaux en haute mer avant qu'ils rentrent dans la voie maritime pour qu'ils l'apprennent.



Q- Mais tous les navires qui prendraient la voie maritime peuvent arrêter pour inspection à Longue Pointe, ?
R- Oui mais quand ils arrivent à la Longue Pointe, ils sont prêts, et ils sont tous organisés pour monter dans la voie maritime, et des fois, ils sont là seulement une heure.
Q- D'après vous il serait impossible de mettre ce système là en vigueur?
R- Vous prenez des bateaux de la "Navy" qui montent, ils ont pas un autre code et ça va très bien à bord.
Q- Ils ont quoi?
R- Ca va bien à bord, mais ils sont un homme compétent pour gouverner.
Q- Est-ce qu'il arrive parfois qu'il se commettre des erreurs dans les mouvements des machines?
R- Oui c'est arrivé, mais moins fréquemment.
Q- Moins fréquemment?
R- Du temps de la vieille voie maritime, c'était moins fréquent du temps de l'ancienne voie maritime.
Q- Pourquoi?
R- Bien il y a plusieur bateaux à drague et si vous mettez la drague en avant et qu'il y a même une poussière dans l'engin, ça va sonner dans l'engin, ça ira pas de l'avant. et si vous mettez l'engin de reculon et qu'il y a une



poussière là, ça va sonner tout le temps.
Q- Est-ceque vous rencontrez cet appareil là?
R- On la voit plus fréquemment.
Q- Sur les navires qui ne sont pas équipés de cet appareil là, est-ce qu'il arrive des erreurs qui sont commises?
R- Oui.
Q- Est-ce que ce sont des erreurs qui mettraient votre navire en danger?
R- Bien quand on arrive près d'une écluse et qu'il y a une mauvaise manoeuvre de faite on demande l'avant et qu'il donne le reculon, ça peut causer un gros accident.
Q- Est-ce que vous avez déjà eu des accidents causés par des fausses manoeuvres dans la machine?
R- Pas moi.
Q- Est-ce que vous avez eu des accidents causés par fausse manoeuvre du timonier?
R- Oui.
Q- Pouvez-vous en rapporter?
R- Je crois que monsieur Brisset l'a mentionné hier, le "mail Manchoo".
Q- Le quoi?
R- Le "Mail Manchoo".
Q- Quelle a été la conséquence de cet accident là?
R- Bien l'homme de roue n'a pas donné la roue requise pour ça, puis quand c'était ar-



rivé, quand on dit:"Hard port" mais qu'il a répété :"Hard sterboard" et que je donne l'engin en avant seulement à dix (10) degrès de roue dessus.

Q- Qu'est-ce qui est arrivé au navire?

R- On l'a bossé sur le côté droit.

Q- Est-ceque c'étaient des dommages assez étendus?

R- Non, on a pas fait de vérification, je m'y connais pas dans ce département là, pour savoir comment les dommages peuvent être.

Q- Avez-vous été examiné les dommages?

R- Oui.

Q- Est-ceque c'étaient des bosses couvrant tout l'avant du navire?

R- Juste en avant de la "hatch numéro 1, l'écoutille numéro 1".

Q- Est-ce que cette partie là a été réduite en accordéon?

R- Non c'était bossé.

Q- Le navire a continué sa route?

R- Oui.

Q- Il était encore en état de navigabilité?

R- Maintenant.

Q- Après l'accident?

R- Oui.

Q- A part de ça est-ce que vous avez eu d'autres accidents, est-ce que vous avez eu d'au-



tres accidents?

R- Non.

Q- Est-ce que l'on pourrait dire que la principale difficulté de votre travail c'est.... celà résulte du fait que vous devez manoeuvrer toute sorte de navire de toutes sortes de classes?

R- Oui.

Q- C'est surtout la manoeuvre de navire?

R- Oui il y a beaucou p de rivière mais il y a beaucoup de manoeuvre à faire aussi.

Q- Si je comprends bien, en regardant la carte, qui a été déposée comme Exhibit vous avez en fait ces navigations à faire et c'est surtout dans les écluses et les canaux, la manoeuvre?

R- Oui mais si vous prenez le millage, il y a plus de rivières à faire que de canaux

Q- Le millage?

R- Oui.

Q- Mais pour l'importance des difficultés?

R- En ouvrage on peut dire que c'est à peu près soixante pour cent (60%) des manoeuvres.

Q- Maintenant lorsque vous êtes dans les lacs est-ce que vous devez prendre des relevés au moyen de compas ou du compas gyroscopique pour fixer votre position sur la carte?

R- Ce n'est pas à nous autres à faire ça, c'est à l'officieer de bord de faire ça.



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q- Est-ce que vous en avez besoin pour votre ouvrage?
R- Non.
Q- Vous même ne fixé pas la position du navire sur la carte?
R- Non.
Q- Alors comment naviguez-vous en vous fiant sur les boués?
R- Par les ordres de la navigation, et aussi par nos marques, on a des relevés qu'on se prend quand on arrive à une place, il y a certain relevé et là on voit à changer de course.
Q- Est-ce que vous faites usage des cartes?
R- Des cartes, non, on vient à se référer à nos marques qu'on sait toutes par coeur.
Q- Vous les connaissez par coeur?
R- Oui.
Q- Durant toute votre expérience, comme marin, est-ce que vous pouvez nous... m'indiquer un cas où il y a eu un changement quelconque pour une quelconque cause que ce soit, que ce soit un ordre de navigation défectueuse ou un changement futur dans les ordres de navigation, spéciales , voulez-vous m'indiquer le changement qui aurait été tel qu'un marin ayant une connaissance assez étendue du district ait été ou aurait été induit en erreur?
R- Moi ça m'est pas arrivé person-



nellement.

PAR Me MARC LALONDE:

Si vous permettez Votre Seigneurie, le témoin peut difficilement répondre à une question dans laquelle il ne sera pas impliqué personnellement.

PAR LE PRESIDENT:

Non, c'est entendu.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Quant aux plaintes contre les pilotes non licenciés qui auraient fait du pilotage est-ce que votre corporation a déjà songé à porter elle même des plaintes contre ces gens là?

R- Bien nous avons un conseil d'administration pour la corporation qui représente la corporation des pilotes et c'est eux autres qui font les plaintes.

Q- Oui, mais est-ce que le conseil D'administration dont vous faites partie... vous en faites partie?

R- Oui.

Q- A déjà songé à porter des plaintes contre ces pilotes là, non pas rapporté l'incident au ministère des transports et donné à ces gens làl'avis en conséquence?

PAR LE PRESIDENT:

Mais peut-être que ces plaintes peuvent être portées devant un Tribunal pour action criminelle.

R- Il y en a eu comme il a été men-



tionné déjà pour le "Prindoc" ça étéle seul.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Est-ce la corporation qui avait fait ça?

R- C'est la corporation qui avait porté plainte au département des transports et je crois que le département des transports a fait les démarches pour.

Q- Est-ce que votre bureau de direction a déjà songé à porter lui-même devant les Tribunaux ou directement sans passer par le ministère des transports des plaintes contre ces gens là?

R- Non.

Q- E^N regard avec l'arrêt de travail de mil neuf cent cinquante-huit (1958) il s'agissait d'un arrêt de travail de sympathie plutôt qu'un arrêt de travail motivé par grief?

R- Bien c'était un arrêt de travail... c'était pas un arrêt de travail...on ne passait pas les "picket line" mais les bateaux n'avaient pas de "master " à bord qui prenait les bateaux pour les descendre.

Q- Est-ce qu'il y avait danger quelconque à franchir les lignes de piquetage?

R- Bien on était affilié avec ces gens là et je crois que c'est pour cetteraison pourquoi on a pas brisé les "picket l,ine" parce que notre président et le comité d'administration ont demandé au capitaine Andrew d'ôter son "picket line"et



il a pas voulu, mais d'autres unions qui sont là, ont tous été pour passer le "picket line".

Q- Est-ce que vous craigniez d'une façon quelconque de traverser la ligne de piquetage?

R- Moi je ne craignais pas.

Q- Est-ce que vous avez tenté de traverser la ligne de piquetage?

R- Non.

PAR Me MARC LALONDE:

Le témoin répond pour lui-même.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Depuis la création du district original St-Laurent, Cornwall, Montréal, Kingston, Ottawa, c'était un district original?

R- Oui St-Laurent, Kingston, Ottawa.

Q- C'était en quelle année?

R- Mil neuf cent trente-quatre (1934).

Q- Vous êtes devenu pilote en mil neuf cent cinquante-six (1956)?

R- Oui, mil neuf cent cinquante-six (1956).

Q- Depuis mil neuf cent cinquante-six (1956) est-ce qu'on est venu demander l'augmentation des droits depilotage?

R- Oui.

Q- Est-ce que cette demande d'augmentation de droit était...précédée ou suivie d'une demande d'augmentation du nombre depilote?



R- On a demandé un nombre de pilote soit augmenté parce que le trafic augmentait tout le temps.

Q- Et en même temps, est-ce que vous avez demandé une augmentation dans les droits de pilotage?

R- Oui.

Q- En même temps que vous demandiez...

PAR M^E MARC LALONDE:

Les pièces ont été déposées devant cette commission réprésentant la liste des demandes, les documents parlent par eux-mêmes.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Est-ce que lorsque vous demandiez une augmentation du nombre de pilotes, vous songiez à demander une augmentation du taux des droits de pilotage pour produire en même temps une revenu annuel individuel?

R- Oui.

Q- Lorxque vous avez demandé une augmentation du nombre de pilotes, est-ce que vous avez fait un e preuve quelconque de l'augmentation du fardeau de travail des pilotes?

R- Oui je crois que ça été soumis au ministère des transports, je crois que ça été soumis à l'autorité du pilotage.

Q- Est-ce que vous référez à une documentation ou à une preuve sur l'augmentation du fardeau de travail des pilotes?



R- Oui, par documentation.

Q- Vous avez, si je comprends bien, soumis des informations relativement à l'augmentation du trafic dans la voie maritime, c'est ça?

R- Est-ce...oui.

Q- Est-ce qu'à ce moment là, vous aviez établi le fardeau de travail individuel des pilotes?

R- Oui je crois que ce mémoire a été présenté à cet effet.

Q- Etablissant le fardeau du travail individuel des pilotes?

R- Oui à l'autorité de pilotage.

Q- Maintenant parmi les pièces Exhibit 807 à Exhibit 814, inclusivement, ou 815 plutôt, il semble que le gros de la correspondance a été échangé entre vos avocats et le ministère et non pas entre la corporation et la ministère, voulez-vous indiquer à la commission....voulez-vous nous dire si votre bureau de direction donnait des instructions quelconques à vous ou aux avocats?

R- Oui c'est le comité ...le conseil d'administration qui disait à l'avocat ce qu'il voulait avoir et il le préparait.

Q- Maintenant est-ce que la correspondance....le s lettres expédiées par vos avocats étaient soumises au bureau de direction avant qu'elles ne soient envoyées?

PAR Me MARC LALONDE:

OBJECTION: (Me Marc Lalonde



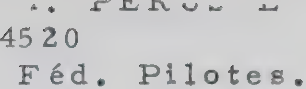
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

discute en anglais avec Me Maurice Jacques, et les commissaires).

PAR ME MAURICE JACQUES:

Q- Voulez-vous répéter la question?
(Question répétée par le sténographe) :"Maintenant est-ce que la correspondance .... les lettres expédiées par vos avocats étaient soumises au bureau de direction avant qu'elles ne soient envoyées?"
R- Cette année au mois d'avril, notre avocat...quand nous avons échangé des lettres avec le département du transport, j'ai vu lka majorité des lettres qui étaient envoyées, je les ai vues avant qu'elles partent pour Ottawa.
Q- Maintenant vous avez dit que quatre-vingt pour cent (80%) des navires de lacs employaient des pilotes spéciaux?
R- Non je crois que j'ai dit que l'ancienne voie maritime il y avait approximativement quatre-vingt-cinq pour cent (85%) des navires qui employaient des pilotes.
Q- Ca s'appliquait à l'ancienne voie maritime?
R- L'ancienne voie maritime.
Q- Mais dans la voie maritime actuellement, est-ce que vous pouvez dire à peu près combien de ces navires n'ont pas de pilotes spéciaux et combien il y en a qui ont recours au pilotage?







R- Ils sont deux (2) pilotes américains, maintenantils sont trois (3) parce qu'il y en a un qui était apprenti toute l'année, et cet automne il a commencé à piloter et dimanche passé, il y avait encore deux (2) autres apprentis qui montaient à bord des bateaux et le pilote ici.... mais il y en a plus que ça, c'est seulement les américains, mais les bateaux canadiens qu'on a dit, ils embarquent à bord, mais ils sont comme deuxième maître ou capitaine de "spare"., on ne dit pas...ils ne disent pas qu'ils font le pilotage, mais qu'ils vont à bord comme "spare" capitaine et second," mate".

Q- Comment avez-vous établi ce fait là?

R- C'est ce que le département et l'autorité du pilotage nous ont dit.

Q- Que ces gens étaient supposés être membres de l'équipage?

R- Oui. parce que d'après l'acte 173 du Canadian Shipping Act ils ont droit d'ètre acceptés sur trois (3) quatre (4) ou cinq (5) bateaux s'ils le veulent.

Q- Toujours selon votre expérience est-c e une pratique qui est répandue?

R- Oui.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Je comprends que ces hommes là qui sont pris sur l'équipage, mais simplement pour une partie de voyage?



R- Seulemment une partie de voyage.
Q- Devant rester en fait quelques heures à bord?
R- Ils vont rester comme de St-Lambert pour monter à Clayton. , ils vont débarquer là et vont prendre un autre bateau, mais toujours suivant ce seul article.
Q- Est-ce que c'est une pratique constante, au point de vue maritime qu'un navire change comme ça d'équipage, d'ingénieur, d'homme de roue, qu'il les engage à chaque écluse ou chaque partie de district ou dans chaque district?
R- Non la plupart du temps les équipages et les officiers restent à bord de leur bateau, mais quand ils viennent dans la voie maritime, ça va être discontinué et il prend l'officier c'est un ordre, et nous autres ondit qu'ils font du pilotage., et les gars disent qu'ils sont deuxième "mate" ou capitaine de "spare" à bord du bateau.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Et autant que vous puissiez juger c'est une pratique qui est assez répandue?
R- Oui.
Q- Lorsque vous étiez mate est-ce que vos navires donnaient un pilote?
R- Pardon?
Q- Lorsque vous étiez "mate" est-ce votre navire prenait un pilote licencié ou non?
R- Non.



Q- Il n'y avait pas de capitaine de "spare" comme vous venez de le mentionner?
R- Non.

PAR LE PRESIDENT:

J'imagine que nous aurons une preuve plus complète à recevoir pour cette pratique qui est peut-être légitime, peut-être légale, et que ce que point là reste dans la Loi, c'est peut-être légal, mais nous aimerions avoir une preuve plus complète sur cette pratique pour pouvoir l'étudier, parce que dans le fond c'est une forme de pilotage.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Oui, Votre-Seigneurie, c'est pratique.

PAR LE PRESIDENT:

Ca entre dans notre mandat.

PAR Me MAURICE JACQUES:

C'est une pratique légale qui existe en vertu de l'article 173 de la Marine Marchande et le propriétaire de plusieurs navires peut suivant cette formule spéciale avoir des équipages qui appartiennent à chacun de ses navires individuellement et ils sont par conséquent chacun membre de l'équipage de chacun de ses navires et la meilleure façon d'établir ces faits là devant la Commission serait d'obtenir du ministère des transports qu'on ait copie de ces contrats d'engagement, des données quelconques sur le nombre de contrat qui existe.



PAR LE PRESIDENT:

Or actuellement cette preuve pourrait être faite à Ottawa si on fait une preuve et le sens qu'on la présentera?

R- Et si la commission veut avoir d'autres preuves , pour les bateaux américains, quand je passe moi-même à St-Lambert, on en voit monter des marins américains à bord des bateaux, les trois (3).

Q- C'est peut-être des membres de la commission d'enquête américaine?

R- Bien je les vois souvent à St-Lambert.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Quant à l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante et deux, (1962) vos assemblées avaient été convoquées à Trois-Rivières comme celles des autres?

R- Oui.

Q- Au meilleur de votre connaissance, et vous pouvez même référer à vos dossiers, est-ce que tous les pilotes se sont présentés à cette assemblée là, tous vos pilotes?

R- Je drais pas tous, mais je dirais à peu près quatre-vingt-quinze pour cent (95%).

Q- Maintenant parmi les résolutions que vous avez adoptées, s'il y en a, est-ce qu'il y en aurait comme dans les autres cas une résolution à l'effet que les pilotes ne s'embarqueraient pas à bord des navires aprèx telle heure, tel jour?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R- Bien à une assemblée à Montréal, je ne peux pas vous dire la date, et je crois que c'est dans les minutes de l'assemblée générale spéciale, à cet effet.

Q- Vous nous avez dit que l'un de vos pilotes avait voulu se retirer de la corporation et que le bureau de direction avait refusé?

R- Oui.

Q- Quelle est la raison du refus du bureau de direction?

R- Je ne crois pas que c'est une bonne politique que de laisser un membre aller en dehors de la corporation et d'après la loi des corporations, il y avait des droits de signés.

Q- Pour vous autres, c'était si je comprends bien, une quewtion de principe?

R- Oui.

Q- Une dernière question, est-ce que c'est plus dangereux d'entrer un navire dans une écluse que de l'en sortir?

R- Rentrer.

Q- Merci.

TRANSQUESTIONNE PAR Me JEAN BERSRET:

Pour la Fédération des Armateurs du Canada en anglais.

CONTRE INTERROGE PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Votre district considérerait-il



une liste "straight" du tour de rôle sans ajustement journalier?

R- Non.

PAR LE PRESIDENT:

Préférable à ce qu'ils ont actuellement.

PAR ME MAURICE JACQUES:

Q- Oui, au lieu de la liste qu'ils ont actuellement?

R- Nous avons...nous croyons que la liste faite le matin à neuf heures et à vingt-et une heures le soir, que les ajustements qui sont faits, sont faits beaucoup mieux.

Q- Pourquoi?

R- Bien, parce que dans le canal, quand on fait des voyages de quatorze (14) ou quinze (15) heures, si un candidat est sur le tour et un pilote à la tour vient en deuxième, dans le tour, dans le courant de la journée, on va dire que vers sept heures le soir, si un autre le prend pas à neuf heures le soir, ils vont le passer en avant, lui, pour régulariser les tours, c'est pour ça que dans notre district on a pas jamais plus d'un tour une tour et demi de différence entre chaque pilote.

Q- Mais si un tour de rôle "straight" sans ajustement était suivi, chaque pilote serait obligé de le suivre et éventuellement le tour apparamment de chaque pilote serait le même nombre de tours que les autres pour qu'il vienne prendre



un navire à son tour?

R- Oui, il viendrait prendre le navire à son tour, mais si un pilote va en arrière, il va manquer deux (2) jours, il retourne en arrière et il reste, et si ça se fait, pour un tour dans ce moment là, il va être mathématiquement en arrière dans l'ordre des tours.

Q- Vous prétendez qu'avec une liste "straight" il reviendrait au bout de la liste?

R- Au bout de la liste, et il serait obligé de suivre et ne pas rester tout le temps là, il sera toujours en arrière d'un tour.

Q- Maintenant il y a deux (2) autres points que j'ai oubliés de traiter, les communications avec les gardiens de pont, et la communication avec les maîtres d'écluse, ou maître éclusier, alors à l'heure actuelle vous avez dit que vous n'aviez pas de communication radio-téléphonique entre le gardien de pont et le navire?

R- Non.

Q- Quelle serait l'utilité de ce sys0tème de communication?

R- Quand vous descenduez et à Beauharnois par exemple, vous vous adonnez en descendant, et vous arrivez entre Valleyfield et puis Beauharnois et c'est occupé sur la radio avec un autre bateau et le pont rouvre pas et on pourrait communiquer avec le pont avant d'arriver et demander pour voir si on peut avoir le pont ou non.

Q- Pour savoir...est-ce que ce se-



rait pour savoir le longueur du délai qui sera apporté pour ouvrir le pont?

R- Non, mais prenez quand vous descendez avec un navire et avant d'arriver à la limite pour le pont, nous autres on pourrait qu'est-ce qu'on appelle le "whistle sing" on pourrait demander au maître du pont, si on va avoir le pont oui ou non.

Q- Est-ce que vous avez ce signal le long du canal?

R- Il y en a un signal compris dans le "whistle sing" .

Q- Est-ce que vous avez un signal qui vous indique oui ou non si le pont va ouvrir?

R- Il y en a un actuellement sur le pont qui est une lumière rouge qui flash puis qui va nous dire par la lumière qui flash , ça veut dire que le pont se prépare, le pont pour nous autres, mais à ce moment là, on va arriver, et la lumière peut être rouge seulement rouge fixe, il ne bougera pas du tout, ça veut dire làqu'on est pris dans une mauvaise situation , le pont ne rouvre pas.

Q- Alors ce serait pour savoir ça tout simplement si le pont va ouvrir oui ou non?

R- Oui.

PAR LE PRESIDENT:

Q- En d'autres termes, vous vous plaignez que le système de signaux qu'il y a actuellement ne donne pas assez d'information?



R- Non.

Q- Alors vous n'ètes pas capable par le système de signaux actuel sans être capable de diminuer votre vitesse de continuer pour dire pour vous en aller là, vousn'ètes pas alors capable d'-entrer en communication avec le téléphone pourdi-re si ça va premdre encore tant de temps ou dix (10) minutes, ou quinze (15) minutes ou s'il y a pas aucun trafic pour pouvoir venir c'est plus facile avec un district comme à Snell?

R- Oui.

Q- C'est ça?

R- Oui.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Maintenant quant aux communica-tions avec le maître-éclusier, est-ce qu'il vous ast déjà arrivé...d'arriver à une écluse quelcon-que , d 'attacher votre navire au quai et immédia-tement cette opération terminée, être obligé de partir et de rentrer dans l'écluse?

R- Non, on ne peut pas dire être em-pêcher de communiquer avec l'éclusier.

Q- Est-cequ'il vous est déjà arrivé d'avoir fait, ou que vous faites desmanoeuvres i-nutiles?

R- Non, mais qu'est-ce qu'on vou-drait avoir qu'il n'y a pas à Beauharnois pour contrôler lecanal, c'est quand on sort et qu'on est juste au pied du lac St-Eaançois à aller à St-Lambert, qu'il y ait un homme pour "dispatcher",



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

soit un éclusier, ou un "dispatcher" pour les deux écluses à Beauharnois., et qu'il soit placé à une place qu'il peu t voir le trafic.

Q- Merci monsieur.

TRANSQUESTIONNE PAR Me LEOPOLD LANGLOIS:
Procureur de la Canadian Merchant Service Guild.

Q- Monsieur Pérusse, vous avez parlé tout à l'heure du navire français le François LD qui est équipé avec une hélice à la proue, voulez-vous dire à la cour s'il s'agit d'une hélice transversale que nous avons appelé en anglais le "plugger"?

R- Oui.

Q- N'est-il pas exact de dire à la suite de votre réponse que cette hélice sur la proue, gouverne le navire ou simplement range l'avant dans une direction ou l'autre?

R- Oui ça ne gouverne pas le navire.

Q- Maintenant une autre question, des ordres au timonier, est-ce que vous avez dans votre expérience rencontré des timoniers qui ne parlaient pas ni l'anglais, ni le français?

R- Oui.

Q- Est-ce que dans votre expérience il était nécessaire également de vous servir soit de tableau noir avec craie ou de plaque pour transmettre vos ordres au timonier?

R- Non, pas dans la voie maritime



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

mais je dois vous dire que sur le lac St-Louis et le lac St-François c'est arrivé.

Q- Est-ce qu'il n'est pas exact que certains pilotes, même, sont obligés de se servir des rudiments de l'allemand et se servent de langues étrangères comme le grec pour donner des ordres au timonier de cette langue?

R- Oui il y en a qui le font.

Q- Est-ce qu'il n'est pas exact que cette barrière de langue rend beaucoup plus difficile les manoeuvres des navires dans les canaux et dans les écluses?

R- Oui.

Q- Donc, si la suggestion faite par Me Jacques, d'avoir un code, est-ce que ça ne serait pas nécessaire que le code serait dans plusieurs langues?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'il est de coutume sur ces bateaux que les deux langues officielles du Canada soient bien connues, que les officiers doivent savoir traduire les ordres du pilote au timonier, les officiers du navire?

R- Ca c'est arrivé quelques fois, mais pas souvent, dans le cours des rivières surtout, mais dans le canal où on fait la manoeuvre du bateau, l'officier est avec nous autres sur la passerelle.

Q- Est-ce qu'il traduit vos ordres?

R- Bien ça va arriver quelques fois,



on va dire quelque chose et il s vont leur dire à leur homme de roue, mais la plupart du temps, ils sont à la manoeuvre du bateau et ils vont voir autre chose.

Q- Lorsqu'on répète vos ordres, est-ce qu'on répète dans la longue étrangère en usage sur le bateau, ou si on répète en anglais et en français

R- Des fois ils répètent en anglais, mais on ne comprend pas toujours bien.

Q- Maintenant vous avez parlé de timonerie moderne, de changement dans la timonerie modernisée, est-ce qu'il n'y a pas tendance actuellement à avoir le contrôle du moteur principal directement à la timonerie?

R- Oui il y a des bateaux qui sont équipés et contenant le contrôle dans la timonerie.

Q- C'est ce qu'on appelle en anglais le "bench control"?

R- Le "bench control".

Q- Maintenant Me Jacques vous a posé une question à savoir s'il pouvait se produire des cas où le défaut d'un aide à la navigation pouvait causer des ennuis même au capitaine puisque qu'il a une connaissance assez approfondie sur le district, est-ce qu'il n'est pas exact de dire que par exemple le fait qu'un système de lumière d'enlignement serait éteint, ne serait pas un ennui pour quelqu'un ou capitaine étanger même s'il connaissait le district?



R- Oui.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Ce qui va être demandé, a été demandé, et pour eux seulement les pilotes, tout à l'heure, je crois que ça été dit, monsieur Jacques avait demandé si un défaut d'aide à la navigation pouvait leur causer ou leur avait causé des accidents, et il a dit non, mais pour eux évidemment, mais pour des navires étrangers je pense bien que c'est clair et on a pas besoin de code ou d'aide à la navigation , ils ont leur marque peut-être.

PAR Me LEOPOLD LANGLOIS:

Ca revient à ça.

Q- Est-ce qu'il est arrivé dans votre expérience d'avoir conduit ces navires étrangers qui avaient même pas de carte du district concerné à bord?

R- Oui.

Q- Merci monsieur Pérusse.

PAR LE PRESIDENT:

D'autres questions au capitaine Pérusse.

PAR Me LEOPOLD LANGLOIS:

Je crois que Me Lalonde en avait mais dans mon cas, je remercie et c'est tout.

PAR Me MARC LALONDE:

Procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et la voie mari-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

time du St-Laurent.

Q- Monsieur Pérusse, en regard avec la question de mon confrère, Me Jacques, au sujet de la confiance à bord des navires, est-ce que vous avez jamais souligné pour montrer des difficultés de langue dans les instructions à donner au navire, quand vous arrivez à bord des navires?

R- Non.

Q- Est-ce que vous avez eu certaines difficultés à vous faire entendre par l'équipage le long de l'écluse de St-Lambert, pour savoir comment faire?

R- Non, jamais.

Q- Croyez-vous qu'il serait utile d'appliquer ou de préparer un tel programme qui pourrait commencer à les informer ,.

PAR Me JEAN BRISSET:

Votre Seigneurie, je crois que mon confrère chercher à faire dire au témoin qu'il serait préférable que les navires étrangers qui viennent dans notre fleuve ...et je crois que par ses questions, à mon simple avis on veut finalement faire dire au témoin qu'il serait préférable que les navires étrangers ne peuvent pas très bien s'orienter dans la voie maritime, je crois que ça ne serait pas le cas.

PAR LE PRESIDENT:

Evidemment c'est un problème qui est un problème qui ne doit pas se rencontrer seu-



lement dans la voie maritime, et je suis convaincu que les navires américains et les navires anglais et tous les autres navires qui font finalement la voie maritime rencontrent certaines difficultés avec les pilotes à cet endroit là, et c'est la même chose, ça doit être un problème qui existe partout, et il doit y avoir un moyen quelconque de communication claire qui existe qui soit sûr, et il y en a, on est pas peut_être au courant, il doit y avoir quelque chose de très facile comme les signaux sur nos routes ou sur les routes européennes, en autre qui correspondent à plusieurs problèmes, mais je crois que si on a de la difficulté là, il doit y avoir un remède.

PAR Me MARC LALONDE:

Au contraire, on empêche les navires étrangers de venir ici, et ma question est de faciliter leur venue et de circuler sans danger, et Votre Seigneurie, j'aurais plusieurs questions à poser à ce témoin et je ne crois pas ici finir avec ce témoin, et je voudrais finir avant l'ajournement et j'aurais un autre témoin, parce qu'il y a un témoin qui voudrait se faire entendre le plutôt possible.

PAR LE PRESIDENT:

Aimeriez-vous qu'on ajournerait quelques minutes.

PAR Me MARC LALONDE:

Non, je vais essayer de finir avant l'ajournement.



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO. ONTARIO

q PAR LE PRESIDENT:
Très bien.
PAR Me MARC LALONDE:
Q- Est-ce que vous avez suivi un cours sur le radar, plotting"?
R- Oui.
Q- Où est-ce que vous avez suivi ça?
R- J'en ai suivi quand j'étais à Québec et aussi à Montréal chez Marconi.
Q- Est-ce que vous croyez que c'est un cour qui devrait être approfondi pour les apprentis?
R- Oui.
PAR LE PRESIDENT:
Q- Dans ce même ordre d'idée, quand il y a des nouveaux instruments qui sortent, est-ce qu'il y a quelque chose d'organisé pour que les pilotes soient mis au courant du fonctionnement technique ou est-ce que la seule expérience que vous prenez de ces nouveaux instruments, c'est de les voir ici et là, sur les nouveaux navires à l'occasion du pilotage du pilote?
R- Quand on est rendu pilote, c'est deles voir seulement sur les navires.
Q- Il y a absolument rien d'organiser pour vous mettre au courant de nouveau système ou de nouveau radar quelconque ou d'un nouveau matériel qui peut sortir à chaque année, qui vous présenterait certaines difficultés, et c'est simplement là à l'occasion du passage d'un navire?



R- Oui.

Q- C'est la même chose pour l'équipement nouveau sur les navires?

R- Oui.

Q- Et je comprends aussi que vous devez vous fier au capitaine qui vous donnera les instructions sur l'usage de l'équipement?

R- Oui.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Pour une question de mon confrère à propos du comité de discipline, il vous avait posé des questions sur le comité de discipline, est-ce que ça n'a pas fait l'objet à votre corporation, par votre corporation qu'on pourrait dire, est-ce que ça été discuté et comment le conseil du bur au d'administration a pris ça, à quel occasion?

R- Ca c'est en mil neuf cent cinquante-deux (1952).

Q- A quel occasion?

R- A quel occasion, ça pour l'avoir amené , je ne sais pas.

Q- Est-ce que c'était un comité de sentence pour votre groupement qu'on voulait mettre sur pieds?

R- Pour notre groupement à nous.

Q- Et qui aurait été opéré par votre corporation, ou un autre organisme?

R- Non, par d'autres organismes.

Q- Quel organisme était-ce?



R- La Fédération des Pilotes.
Q- Est-ce que le projet a été mis en vigueur ou s'il a été mis au rancart?
R- Il a été mis au rancart.
Q- Et en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) quand le ministère a menacé d'opérer dans votre district un reclassement pour régler la question du transport à Cornwall, et Snell Lock quelle a été votre réaction personnelle?
R- Ma réaction personnelle, je crois pas que ce soit un argument qui était bien fondé pour opérer un district à cause de la distinction de tarif.
Q- Personnellement verriez-vous quelque facilité pour les armateurs qui paieraient certains redevences?
R- Je ne crois pas que ça soit nécessaire, à mon avis, je ne crois pas que ça aurait des intérêts avec les armateurs.
Q- Et en mil neuf cent cinquante-huit (1958) lors de l'établissement des lignes de piquetages pour...par les"sailing master" est-ce que vous aviez quelques raisons de supposer qu'il y aurait pu y avoir des représailles subséquemment si vous aviez traversé les lignes de piquetage?
R- Non je crois qu'il aurait pu y en avoir, mais...
Q- Maintenant en regard avec la nécessité des connaissances du français et de l'an-



glais pour les apprentis dans votre circonscription, est-ce que vous communiquez en langue française par radio téléphone à bord des navires, soit entre Beauharnois et St-Lambert?

R- Oui en français.

Q- Est-ce que vous avez dans votre circonscription des petits navires dont la seule langue utilisée est la français?

R- Oui.

Q- Je ne parle pas de navire que la plupart transportent....excusez, ne prend pas de pilote, mais des petits navires côtiers?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'il arrive qu'il y a des échanges entre navire qui font en langue française?

R- Oui.

Q- Est-ce que c'est utile pour les pilotes d'être en mesure de comprendre le françcais dans telle circonstance, s'il est sur un autre navire?

R- Oui par mesure de securité aussi.

Q- Maintenant pour les fins du dossier, je voudrais vous lire dans le dossier ce qu'on a référé relativement à une lettre du 4 juillet, mil neuf cent soixante et deux (1962).

PAR LE PRESIDENT:

Lisez là vous même.

PAR M^E MARC LALONDE:



"Lettre du 4 juillet, mil neuf cent soixante et trois (1963) du Bureau Lajoie, Gélinas, Lajoie & Ass.

Honorable Georges McIlraith,
Ministre des Transports,
Hunter, Building,
Ottawa , Ont.

RE: Système d'apprentissage de Cornwall-
Notre dossier NO:3654-23.

Cher monsieur le Ministre,

J'ai bien reçu votre lettre du 18 juin dernier concernant le sujet susmentionné et je vous en remercie.

Mes clients ont en particulier pris note de vos observations concernant la connaissance du français et del'anglais de la part des apprentis dans le circonscription de Cornwall. Je désire vous faire connaitre le complet désaccord de mes clients et avec la position de votre ministère à cet égard; de l'avis de mes clients, il s'agit d'une autre preuve de l'incompréhension de vos fonctionnaires à l'égard de l'opération du pilotage sur le fleuve St-Laurent.

En effet, s'il est vrai que, comme vous le dites, la plupart des officiers des navires océaniques comprennent en général l'anglais il n'en demeure pas moins que, dans bien des cas le français est la langue utilisée et que, en particulier à bord des petits caboteurs qui circulent



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

de plus en plus dans cette circonscription, le français est la seule langue utilisée. En outre, le français est très fréquemment utilisé par les pilotes pour communiquer d'un vanire à l'autre ou encore avec les employés de la Voie Maritime du St-Laurent. On peut dire que, même pour l'efficacité du service de pilotage, la connaissance du français ainsi que de l'anglais est très utile.

En outre, nous ne pouvons admettre que l'exigence du français ainsi que de l'anglais est imposerait des "distinctions" injustes , comme vous l'alléguez. Il ne s'agit pas d'interdire aux Canadiens qui ne parlent pas français l'accès au service du pilotage dans la circonscription, mais simplement de leur fournir l'occasion d'apprendre cette langue; d'ailleurs, il s'agit là d'une chose qui n'est pas impossible puisqu'on exige en pratique la connaissance de l'anglais de la part des pilotes de langue française. En outre, les candidats de langue anglaise pourraient en cours d'apprentissage facilement acquérir la connaissance nécessaire de la langue française.

A l'heure où tout le monde parle du biculturalisme et de bilinguisme, il nous semble renversant qu'on vienn imposer aux Canadiens de langue française une exigence qu'on n'est pas prêt à demander aux Canadiens de langue anglaise pour remplir les mêmes fonctions. Nous vous demandons en conséquence de bien vouloir reviser



la position énoncée dans votre lettre, en tenant compte tant de la qualité du service de pilotage dans la circonscription de Cornwall que de la politique générale énoncée dans votre Gouvernement en matière de bilinguisme.

En effet, nous croyons que, si on doit parler de "distinction injuste" on devrait plutôt référer au projet proposé par votre ministère en vertu duquel les Canadiens de langue française sont sujets à desobligations que n'ont pas besoin d'assumer leurs confrères de langue anglaise. Vous dites bien dans votre lettre que vous ne faites pas la proposion d'exiger, que tous les pilotes parlent anglais mais vous savez bien qu'il s'agit d'une exigence pratique à laquelle se sont soumis les pilotes de langue française. Qu'en serait-il si, un bon matin, les pilotes de la circonscription de Cornwall décidaient de ne parler que le français à bord des navires? Nos clients sont convaincus que la proposition qu'ils ont faite dans leur projet d'apprentissage visant à exiger la connaissance des deux langues officielles, du pays n'est qu'équitable, favorable à une amélioration du service du pilotage dans la circonscription et conforme aux principes énoncés par les hommes politiques de notre pays tout autant qu'un grand nombre d'associations canadiennes.

Quant au plan qui a été soumis à la considération des pilotes par votre ministère nos client considèrent qu'il ne s'agit aucunement



d'un planqui soit conforme à l'esprit de l'entente survenue avec le ministère des transports en avril 1962. En effet, cette entente pourvoyait à l'établissement en 1963 d'un système d'apprentissage dans la circonscription de Cornwall; or, le projet soumis par les fonctionnaires de votre minisère ne constitue aucunement un système d'apprentissage mais un simple système de probation. Or, les pilotes sont convaincus qu'un tel système est loin d'avoir tous les mérites d'un véritable système d'apprentissage. Des études poussées ont étéfaites par des experts concernant l'entrainement des pilotes dans les circonscription s de Montréal et de Québec, et, dans les deux cas, on a procédé à l'établissement d'un système d'apprentissage. Les pilotes de Cornwall sont convaincus que la même règle s'applique dans leur circonscription . Le projet mis de l'avant par votre ministère constitue une tentative, à notre avis, de contourner l'esprit de l'entente d'avril 1963, En effet, dans l'esprist des armateurs, la différence entre système d'apprentissage des armateurs et système de probation était bien claire puisque dans une lettre du 23 mai 1962, adressée à l'Honorable Léon Balcer, Monsieur C.P. Mearns, gérant de la Shipping Fédération of Canada , regrettait l'engagment pris par le ministère à mettre sur pieds dans la circonscription de Cornwall en 1963 un système d'apprentissage, par opposition à un système de probation. Or, ce que votre minis-



tère propose constitue tout simplement l'adoption du projet des armateurs, que votre ministère lui-même avait refusé pour préférer un système d'apprentissage en avril 1962.

Nos clients ne prétendent pas que le système d'apprentissage qu'ils ont proposé soit absolument parfait, mais ils considèrent que ce plan devrait constituer le point de départ d'une discussion sérieuse et objective sur le sujet. A l'heure actuelle, votre ministère a eu en sa possession durant plusieurs mois le plan soumis par les pilotes et n'en a aucunement tenu compte dans la préparation du dernièr projet que vous nous avez expédié.

Les pilotes de la criconscription de Cornwall sont prêts à rencontrer vos fonctionnaires, et en tout temps, afin de discuter de cette affaire.

Avec l'assurance de mes sentiments les plus distingués, je vous prie de me croire, Monsieur le Ministre.

Votre Tout Dévoué.

Marc Lalonde.

PAR LE PRESIDENT:

Et ça fait partie de quelle pièce?

PAR Me MARC LALONDE:

Ca fait partie de la pièce, Exhibit 807.

Q- Monsieur Pérusse, est-ce que vous avez eu quelque nouvelle du Ministère à cette





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

date et à ce sujet?

R- Non.

Q- Dans l'esprit de mon mémoire, est-ce qu'on devrait conclure de cette lettre en disant que c'est une cause que vous souteniez de tout coeur.

PAR Me JEAN BRISSET:

Il y a une lettre en réponse qui est au dossier,

PAR Me MARC LALONDE:

Je peux lire la lettre en réponse qui est au dossier, et cette lettre se lit comme suit, elle est du 29 juillet, 1963, cette copie de lettre qui était du 14, pardon, la lettre est du 4 juillet 1963 et la réponse est du 29 juillet 1963:

"Cher monsieur Lalonde,

J'ai bien reçu votre lettre du 4 juillet, mil neuf cent soixante et trois (1963) au sujet du système d'apprentissage proposé pour la circonscription de pilotage de Cornwall.

Les fonctionnaires compétents de mon Ministère sont à faire l'étude des observations que vous avez faites sur ce sujet, et je vous écrirai de nouveau dès que je serai en mesure de le faire.

Je vous prie d'agréer , cher monsieur Lalonde, l'expression de mes meilleurs sentiments.

(signé) Georges J. McIlraith.

Q- Et monsieur Pérusse, je vous



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

montre la pièce Exhibit 748 qui est le programme de l'Institut de Marine de la Province de Québec, et peut-être que je puises page par page pour rassembler chaque matière et demander si ça pourrait être utile dans la formation des pilotes et je relèverais certainement certaines pages du programme d'enseignement, est-ce que vous croyez que le cours d'architecture navale pourrait être utile pour la formation d'un pilote?

R- Oui.

Q- Et le programme de matelotage pratique avec tout ce que ça comporte dans le cours de l'année pourrait être utile pour la formation d'un pilote?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'un enseignement sur l'administration maritime est juste et contenu dans le regard de la marine marchande, est-ce ça pourrait être utile pour la formation d'un pilote?

R- Oui.

Q- Je vous ai déjà posé la question sur l'architecture des navires et le cours élaboré en relation de communication , est-ce que ça pourrait être utile pour la formation d'un pilote?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'au point de vue de faire un bon pilote, ça va d'abord faire un bon marin et un bon officier ensuite?

R- Oui.



PAR LE PRESIDENT:

Q- Dans le même ordre d'idée, on pourrait vous demander d'aller un peu plus loin, est-ce que ça serait utile pour continuer la formation d'un pilote pour les pilotes déjà en exercice qu'il soit au courant des autres établissements ou améliorations en instruments de navigation?

R- Oui.

Q- Parce que pour être complet, il peut y avoir des pilotes qui sont pilotes depuis, avant l'existence du radar, il y en a plusieurs qui certainement sont dans notre district?

R- Oui.

Q- Et je comprends que ces pilotes là à moins qu'ils aient volontairement ou de leur propre gré été sur un cours et de propre initiative été sur un cours avec un enseignement technique sur ça, tout ce qu'ils en savent, c'est pour avoir été dans la chambre de la timonerie et avoir vu la lecture en opération?

R- C'est bien ça.

PAR Me MARC LALONDE:

Merci.

Me Collin Mason, procureur de la Deminion Marine Association transquestionne le témoin en anglais, puis il y a ajournement de la séance de l'avant-midi.



Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire.
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR PAUL-HENRI GUIMONT: Demeurant à Québec, courtier en valeur mobilière, dûment assermenté sur les Sts-Evangiles; dépose et dit:

INTERROGE PAR Me MARC LALONDE:
Procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Q- Monsieur Guimont pourriez-vous dire à cette commission, votre profession?
R- Courtier en valeur mobilière et administrateur?
R- Est-ce que vous avez quoi que ce soit àvoir avec l'administration du fond de pen-



sion des pilotes de la circonscription de Montréal?

R- Depuis mil neuf cent cinquante-sept (1957) du moins, je me suis un peu occupé à distance sans beaucoup d'autorité en ne faisant que les recommandations et les suggestions de confection de titre au point de vue échange de tous les intérêts particuliers, mais tout en étant extrêmement limité dans l'application que nous étions d'en faire à l'administration et la suggestion au Ministère des Transports à Ottawa, qui lui devait transmettre au Ministère des Finances et lui en définitive procédait à l'échange qu'il pouvait y avoir et les reta5ds qui devaient être entrainés et déterminer l'échange et la recommandation et restreindre aussi les bénifices que la corporation pouvait en retirer.

Q- Pourriez-vous dire d'abord à la Commission à votrec onnaissance comment vous procédiez à la fixation des contributions pour cette caisse de retraite?

R- Il y a l'autorité du pilotage qui perçoit lui - même dix pour cent (10%) et retire dix pour cent (10%) des droits de pilotage.

Q- Et sauriez-vous dire qui détermine ou attribue la règle quant au paiement de prestation aux veuves et orphelins dépendants?

R- La demande est étudiée par le conseil soumise ensuite à l'autorité de pilotage c'est-à-dire au Ministère qui voit à leur exécution.



Q- Est-ce que cette règle s'applique vraiment dans le cas de la circonscription de Montréal, et je note au mémoire de la Fédération au paragraphe 276, où on déclare: "Que ces paiements se font conformément au règlement adopté par le Ministère des Transports en sa qualité d'autorité du pilotage, recommandé par le conseil du Trésor et ratifié par le Gouverneur en Conseil. Le règlement actuellement envigueur date de mil neuf cent cinquante-cinq (1955)", est-ce qu'à votre connaissance , lorsque dans votre réponse antérieure, vous avez parlé de conseil, référiez-vous au conseil du Trésor et au conseil d'administration de la société des pilotes?

R- Au conseil de la société.

Q- Est-ce que le conseil de la société est quoi que ce soit à voir dans l'adoption du règlement de mil neuf cent cinquante-cinq (1955) par le conseil de la trésorie et l'autorité de pilotage à votre connaissance?

R- Non, je ne crois pas.

Q- Maintenant quelles sont les principales observations ou critiques que vous avez à faire en regard du régime actuel de caisse de retraite dans la circonscription de Montréal?

R- Je crois que cette caise de retraite représente un des cas les plus tipyque d'administration du caisse de retraite ou fond de pension, ce fond de la caisse de retraite des pilotes de Montréal est administré de la façon plus étroi-



te encore que l'adminstration de bien des Ministères dans l'investisment ou placement de bien des Ministères en regard toujours de l'article 981,-O.

Q- Vous parlez de bien des Ministères?

R- Bien des Ministères, oui bien des Ministères à l'égard toujours de l'article 981-O un article de la Province qui donne beaucoup de latitude quant au reglement de l'administration de la caisse de retraite des pilotes de Montréal, et l'acceptation qui s'exerce sur les placements de la Province et d'obligations du Canada, du Gouvernement Fédéral, antérieurement en mil neuf cent cinquante-sept (1957) les investisments de cette caisse retraite dans un e proportion de quatre-vingt-dix pour cent (90%) était effectuée sur des obligations ayant des titres fédéraux canadiens et ajs si obligati on du Canada ou des sociétés controlées, telles que les Chemins de Fer nationaux contrôlés par le Gouvernement Fédéral, et nous avons fait quelques recommandations au Ministère des Transports et à ce moment là, qui après quelques hésitations et après discussion avec le Ministère des Finances a accepté la recommandation de la Corporation de faire quelques changements pour environ cinq cent mille dollars ($500,000.00) sur le fond, qui était à peu près, environ à ce moment là à un million de dollars ($1,000,000.00) de recommandation por-



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO. ONTARIO

tait sur transfert à échéance d'obligations du Gouvernement Fédéral et des Chemins de Fer à bas intérêt et les remplacer par des obligations de province, telle que la Province de Québec, l'Etat du Québec et l'Etant de l'O ntario aussi et quelles autres Provinces comme celles-là en vue toujours de diminuer le plus possible le déficit des caisses de retraite et surtout de majorer le revenu des caisses par des revenus sur ces placements et je crois que nous avons très bien réussi.

Q- Si vous voulez , vous allez réduire votre débit.

PAR LE PRESIDENT:

Voudriez-vous reprendre un peu avant?

R- Nous avons procédé à ces échanges sur une période de quelques mois pour un montant d'environ un demi million de dollars, ce qui a augmenté le revenu du fond et de la caisse très sensiblement et lorsque nous avons voulu ramener environ un montant de quatre cent cinquante-mille dollars ($450,000.00) au fond, lorsque nous avons voulu convertir une partie de ce montant conservé encore vingt pour cent (20%) dans notre esprit, d'obligations du gouvernement fédéral, ce vingt pour cent (20%) je dirais, le convertir ou l'augmenter sur conversion en obligations du ministère, là par exemple, cette conversion nous a été refusée, on nous a refusé l'échange prétextant que l'autorité , c'est-à-dire le ministère des



finances appuyé évidemment par le Ministère des Transports refusait de faire des échanges sur des obligations fédérales en obligations municipales et c'étit à ce moment là pour nous le seul moyen à peu près que nous avions de trouver le but de planification du fond et qui nous donnait alors encore un bon rendement, mais une somme qui nous restait au fond que nous avions un montant assez substentiel, un montant de quatre cent mille dollars ($400,000.00) qu'on a pas pu convertir depuis précisément parce que le taux d'intérêt c'était élevé et ce montant de quatre cent mille dollars ($400,000.00) à trois et quart pour cent (3 1/4%) est toujours demeuré aux environs de quatre-vingt-dix (90) alors que toutes les autres obligations qu'on avait échangées dans le temps ont amélioré leur rendement dans une portion de bien près d'un pour cent (1%) ce qui représente au moment de l'échange et dans les mois qui suivent tout de suite un accroissement de revenu de l'ordre de près, dans le temps de cinq (5) à six mille dollars ($6000.00) dans le fond, ceci étant donné, c'est-à-dire avant la hausse du taux d'intérêt qui s'est produite par la suite et tout de même, présentement ça nous a permis d'augmenter le taux de rendement sur le fond et la caisse de retraite des pilotes de Montréal, aux environs de quatre cent quatre-vingt-dix dollars ($490.00) , mais dans un autre fond semblable, celui des pilotes de Québec où nous avions un peu plus de lati-



tude, nous avons quand même eu une échange de taux aussi pendant que ce que nous proposions pour le fond de la caisse de retraite de Montréal augmentait le taux de rendement effectivement à cinq point vingt (5.20).

Q- Cinq point vingt (5.20)?

R- Oui, c'est en mil neuf cent soixante et un (1961), en mil neuf cent soixante (1960) à mil neuf cent soixante et un (1961) alors que dans le fond des pilotes de Montréal, nous n'avons pas pu réussir encore à aller à un taux supérieur à quatre point quatre-vingt (4.80) et une autre comparaison que je veux faire que c'est que si nous avions pu dans le temps, en mil neuf cent cinquante-cinq (1955) échanger un autre deux cent mille dollars ($200,000.00) de ces actions à trois et quart (31/4) contre des obligations de la cité de Montréal que nous recommandions à ce moment là et comportant un taux d'intérêt de cinq et un quart (5 1/4) le fond aurait momentanément perdu quarante mille dollars ($40,000.00) de capital il aurait déjà rattrapé entre mil neuf cent quarante-sept (1947) , pardon , entre mil neuf cent cinquante-sept (1957) à mil neuf cent soixante et deux (1962) en comparaison du taux d'intérêt et aujourd'hui c'est deux cent mille dollars ($200,000.00) qui rapporterait cinq et un quart (5 1/4) jusqu'en mil neuf cent soixante et dix-huit (1978) au lieu de rapporter que trois et un quart (3 1/4) le taux que comprote ces obligations aujourd'hui, depuis



le début de la présente année.

Q- Est-ce que vous pourriez continuer en anglais?

R- Oui.

(Le témoin continue son témoignage en anglais.)

PAR LE PRESIDENT:

Est-ce que vous avez d'autres questions à monsieur Guimont?

PAR MESSIEURS LES PROCUREURS

Non.

PAR LE PRESIDENT:

Monsieur Guimont, nous vous remercions.

La séance es t ajournée à midi et quinze pour reprendre à deux heures et trente.

Je, soussigné, sténograbhe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS. -ANDRE BEDARD'
Sténographe-offociel.



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

MONSIEUR ANDRE PERUSSE: âgé de 33 ans, pilote et président de la Corporation des Pilotes du Fleuve St-Laurent et la Voie Maritime dûment assermenté sur les Sts-Evangiles; dépose et dit:

INTERROGE PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Q- Monsieur Pérusse, vous avez piloté en fait de Montréal à Kingston déjà?
R- Oui monsieur.
Q- Et maintenant vous êtes pilote de Montréal à Cornwall?
R- De Montréal à Cornwall.



Q- Dans la circonscription Montréal à Cornwall, voulez-vous indiquer à la Commission les endroits où un incident maritime pourrait bloquer le trafic ou rendre le trafic beaucoup plus lent?

R- Cet endroit ext à l'extréminté est de l'entrée de la voie maritime à aller jusqu'à l'ancrage au quai Beauharnois, le quai qui est sur l'Exhibit 453, numéro de carte 1410 à aller jusqu'à ...l'ancrage....

Q- L'ancrage indiqué avec un cercle bleu?

R- Oui et vous avez un endroit ici dans le canal Beauharnois, du quai Beauharnois à aller jusqu'en haut de Beauharnois où ici un bateau pourrait passer.

Q- Vous dites ici?

R- Entre Beaharnois et entre l'écluse en haut de Beauharnois, à cause peut-être qu'il y a l'entrée du Lac St-Erançois.

Q- Dans cet endroit là, le chenail serait quoi?

R- Un peu plus large que les autres places, mais le courant cause des difficultés et pourrait pour la navigation arrêter la navigation de classe , peut-être à àller jusqu'à l'ancrage de St-Zotegni.

Q- Indiquez sur le carte Exhibit 455?

R- Oui, et après ça vous avez à partir de Lancaster Bar, à la ligne de déviation qu'il y a



là à aller jusqu'à cette terre qu'on retrouve dans Squa Island dans le bout de la rivière peut-être et après ça, on pourrait dire à partir de Rocket River Range jusqu'à Snell Lock.

ET LE TEMOIN NE DIT PLUS RIEN:

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.





C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président,

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR JACQUES SAUCIER: âgé de 47 ans, secrétaire-trésorier de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal, dûment assermenté sur les Sts-Evangiles; dépose et dit:

PAR LE TEMOIN:

Au début , Votre Seigneurie, me serait-il permis de déposer les documents que monsieur Brisset a demandé pour la Corporation du Port de Montréal, il a été demandé les Minutes des assemblées des directeurs et annuelles et tout ce qui regarde la tarif pour mil neuf cent soixante et deux (1962) et aujourd'hui, je dépose le Mémoire et également un extrait des assem-



blées des directeurs.

PAR LE PRESIDENT:

C'était l'Exhibit 802.

R- L'Exhibit 802 . De plus monsieur Brisset avait demandé de lui donner un extrait des Minutes de l'assemblée des directeurs où il avait été question de salaire avec les représentants de la Shipping , je dépose le document de ces minutes.

Q- Je crois qu'aucune cote avait été donnée à cet extrait là?

R- Non.

PAR ME JEAN BRISSET:

Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Représentant les tours.

PAR Me MARC LALONDE:

Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Excusez, un extrait des procès verbaux de l'assemblée des directeurs de l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) du 5 juillet, mil neuf cent soixante et deux (1962) concernant les négociations avec l'autorité de pilotage et je crois que ceci devait être annexé à des pièces déposées?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R- C'est une augmentation de tarif.
Q- Et la même année, ce sont des délibérations autour du même sujet qu'il y a eu en mil neuf cent soixante et deux (1962) et également?
R- Egalement un télégramme envoyé le 6 avril, mil neuf cent soixante et deux (1962) en regard.
Q- A ce sujet?
R- A ce sujet.

PAR LE PRESIDENT:

C'est déjà annéxé à la pièce Exhibit 802.

PAR Me MARC LALONDE:

Oui à l'Exhibit 802 et moi je dis que l'Exhibit 802 serait l'etat financier .

PAR LE PRESIDENT:

- Ce n'est pas ça.

PAR Me MARC LALONDE:

- Ce sont les Minutes de l'assemblée des directeurs et se rapportant aux négociations des tarifs en mil neuf cent soixante et deux (1962) pour le port de Montréal, se rapportant directement même à là rrêt de travail de mil neuf cent soixante et deux (1962) c'est L'Exhibit 798, Votre Seigneurie.

R- Et également extrait des Minutes de l'assemblée générale spéciale pour l'arrêt de travail du 2 avril, mil neuf cent soixante et deux (1962).
Q- Sous la même cote votre Seigneurie?





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R- Non, je crois que l'autre cote est l'Exhibit 805, je ne suis pas trop sûr, Exhibit 805 ou Exhibit 804, Votre Seigneurie, vous aviez présenté à votre président un rapport, un rapport financier, que nous avions chaque année, et à chaque période.

PAR LE PRESIDENT:

C. est l'Exhibit 804?

R- Bien il y a deux extraits pour les hommes mariés et les célibataires qui montraient de quelle manière ...et il resterait à produire la police et d'ici, dans le plus une semaine, la police arrivera.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- L'Exhibit 804 qu'on a dit, mais c'est l'Exhibit 803, je crois?

R_ L'Exhibit 801 et les tours, je pourrais les donner d'ici demain.

PAR Me JEAN BRISSET:

L'on a produit si je comprends bien l'Exhibit 804, un extrait de la distribution finale pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962).

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ce ça monsieur Saucier?

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Vous avez produit monsieur Saucier, comme Exhibit 804 une copie de l'état soumis aux pilotes à la fin de l'Exercice mil neuf cent soixante et deux (1962)?



R- Oui.

Q- Des montants en particulier, ce qui a été déduit du revenu de certains pilotes à cause de leur circonstance de famille, en regard de la police d'assurance?

R- Oui c'est ça.

PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Q- Monsieur Saucier, vous êtes secrétaire-trésorier de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent?

R- Oui monsieur.

Q- Depuis quand occupez-vous cette fonction?

R- Depuis mil neuf cent cinquante-cinq (1955).

Q- Avez-vous occupé cette fonction continuellement depuis?

R- Depuis, oui.

Q- Je porte à votre attention, la pièce Exhibit 806?

R- L'Exhibit 806.

Q- C'est le règlement de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent?

R- Oui c'est ça, ainsi que la lettre patente.

Q- Pourriez-vous dire à la Commission



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

combien de membre comporte votre Fédération à l'heure actuelle?

R- Nous sommes trente-deux (32) pilotes.

Q- Ceci comprend le total des pilotes de la circonscription?

R- Oui de la circonscription de Cornwall.

Q- Combien de membres siègent sur le conseil d'administration?

R- Cinq (5) membres.

Q- Pouvez-vous dire approximativement à quelle fréquence se réunit le conseil d'administration?

R- Le conseil d'administration se réunit régulièrement une fois par mois.

Q- Est-ce que cette pratique a été suivie à peu près constamment depuis la formation de la Fédération?

R- A peuprès.

Q- Est-ce que des Minutes ont été tenues de ces assemblées?

R- Toutes les Minutes ont été tenues.

Q- Par vous même?

R- Moi-même et lues à l'assemblée suivante et signées par le président.

Q- Quel est le degrès de participation aux présences des membres au conseil d'administration, est-ce que les membres sont générabement présents au complet?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R- Tous, il y a peut-être quelques rares exceptions qui peuvent manquer, un membre, mais très rarement.

Q- Dans votre fonction de secrétaire-trésorier, avez-vous droit de vote prérogatif à l'assemblée?

R- Non, dut tout.

Q— Est-ce que les assemblées...est que les directeurs reçoivent une rénumération pour occupation de leur fonction?

R- Oui, durant la saison d'hiver, ils reçoivent un montant qui a été voté par l'assemblée générale annuelle pour l'année.

Q- Combien reçoivent-ils environ?

R- Quinze dollars o($15.00) et l'été aussi.

Q- Est-ce qu'ils reçoivent une rénumération quelconque durant les assemblées qui ont lieu durant la saison de navigation?

R- Le même montant qui a été voté cette année, quinze dollars ($15.00).

Q- Est-ce qu'ils reçoivent une allocation en tour, en plus de cette rénumération?

R- Non pas du tout, quinze dollars ($15.00) c'est un montant attribué pour leurs dépenses.

Q- Est-ce qu'ils reçoivent une allocation de dépense ainsi qu'un compte de dépenses?

R- C'est ce montant là qui est pour les dépenses quand ils se réunissent pour des as-



semblées des directeurs?

Q- 1 n'y a pas de compte de dépense produit à ce moment là?

R- Oui, nous faisons signer une relevé des dépenses par exemple, la journée de leur réunion , quinze dollars ($15.00).

Q- Disons qu'il y a un directeur qui produit un compte pour la journée de douze dollars ($12.00) est-ce qu'il reçoit ni plus ni moins son quinze dollars ($15.00) quand même?

R- Ce n'est pas pour sa journée, quand un directeur à une dépense en dehors de l'assemblée d'administration, que ce soit pour aller à Ottawa y rencontrer l'autorité , là ils peuvent produire un compte de dépense qui est soumis et accepté par le bureau de direction.

Q- Quant à ces assemblées proprement parlé, est-ce qu'il y a un compte de dépense à produire ou si c'est un versement automatique de quinze dollars ($15.00) ?

R- Le quinze dollars ($15.00) est un versement automatique, mais nous marquons tout dans le livre, maintenant nous marquons payé quinze dollars ($15.00) pour journée de meeting.

Q- Quand il y a une assemblée des directeurs, il n'y a pas d'autres remboursements de dépenses?

R- Que cette journée là, non.

Q- Durant l'hiver il y a une rénumération en plus pour déplacement et dépense?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R- Non, les quinze dollars ($15.00) seulement.
Q- Est-ce qu'il y a une allocation à part de ça?
R- Durant la saison de navigation, chaque directeur a droit à un tour.
Q- Est-ce que l'assemblée annuelle est tenue chaque année dépuis l'établissement de votre Corporation?
R- Chaque année.
Q- Est-ce que les Minutes de ces assemblées sont constamment tenues ?
R- Constamment tenues et lues à l'assemblée suivant e et acceptées.
Q- Je porte à votre attention le paragraphe 304 du mémoire présenté à cette commission par la Corporation des Pilotes du St-Laurent comportant un rapport des présences aux assemblées à la fin des exercices mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixanet et un (1961) et mil neuf cent soixante et deux (1962) de la Corporation du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent qui consiste à avoir quarante-cinq (45) présences sur cinquante-six (56) membres ?
R- Oui.
Q- Pour l'année mil neuf cent soixante et un (1961) vingt-huit (28) sur trente-deux (32)?
R- Oui.
Q- Mil neuf cent soixante et deux (1962) pourriez-vous dire si ces montants sont exacts?



R- Oui les montants sont exacts.

Q- Est-ce que ça préparé par vous même au moment de l'assemblée?

R- Chaque assemblée demembres, ce dernier signe lui-même avec vérification de la signature.

Q- Et voulez-vous expliquer comment il se fait que vous avez cinquante-six (56) membres en mil neuf cent soixante et trente-deux (32) à partir de mil neuf cent soixante et un (1961)?

R- En mil neuf cent soixante et un (1961) nous avons eu la division de la Corporation il y a deux (2) corporations, nous avions deux (2) sections sous la mêmecorporation et en mil neuf cent soixante et un (1961) les deux (2) corporations ce sont divisées et ont formé la corporation du Haut St-Laurent, et l'autre la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Q- Est-ceque les membres de la Corporation reçoivent l'ordre du jour, qui apparaît dans les règlements généraux numéro 1?

R- Au moins sept (7) jours à l'avance.

Q- Est-ce qu'il est arrivé que les membres envoient une proposition ou une suggestion avant l'assemblée générale?

R- Oui il est arrivé d'avoir eu une motion avec passablement de choses et envoyée au secrétaire, et nous l'avons mise à l'ordre du jour que nous avons envoyé sept (7) jours d'avance aux



pilotes pour être discuté à cette assemblée générale annuelle.

Q- Est-ce qu'il a été envoyé aussi la mention de la date à chaque pilote?

R- Chaque pilote reçoit ça avec mention du jour et où doit être tenue l'assemblée annuelle.

Q- Est-ce que vous avez avec vous la liste des officiers de la corporation des pilotes et du fleuve de la Voie Maritime du St-Laurent durant les dernières années?

R- Oui.

Q- Est-ce que vous pourriez produire ces documents, est-ce que vous l'avez préparé vous même comme document séparé?

R- Oui j'ai tout préparé dans ça, je crois.

Q- Je porte à votre connaissance un document intitulé:"Officier élu, mil neuf cent cinquante-sept (1957) à mil neuf cent soixante et trois (1963)" Corporation des Pilotes, pour la Corporation des Pilotes?

R- Du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Q- Est-ce qu'il s'agit autrefois de la Corporation des Pilotes St-Laurent, Kingston, Ottawa?

R- Autrefois c'était la Corporation des Pilotes du St-Laurent, Kingston, Ottawa.

Q- Est-ce que ce document a été pré-



paré par vous même?

R- Oui et il est conforme au livre des Minutes.

Q- Je désirerais produire ce document comme Exhibit 818, est-ce que votre corporation a des vérificateurs comptables à son emploi?

R- Oui depuis le début.

Q- Est-cequ'ils sont employés par la l'assemblée annuelle?

R- Oui tous les ans à l'assemblée annuelle.

Q- Pouvez-vous donner leur nom?

R- C'est le bureau de Prévost et Lavoie.

Q- Et qu'un état...des états financiers vérifiés sont remis aux membres lors de l'assemblée générale annuelle?

R- Même remis avant pour que les pilotes puissent vérifier et discuter le bilan et en discuter à l'assemblée générale annuelle.

Q- J'attirerais votre attention, maintenant sur le règlement numéro 2 de la Corporation et pourriez-vous traiter sommairement à la Commission comment vous procédez à la perception et à la distribution des droits de pilotage?

R- Nous envoyons régulièrement aux pilotes un "test account" à tous les quinze (15) jours et à la fin de l'année nous calculons la moyenne des tours, et tous lespilotes qui sont dans la moyenne des tours, nous déterminons la balance qu'il reste



à lui envoyer et celui qui aura un tour en-dessous de la moyenne des tours, nous le payons pour les tours faits durant l'année, la moyenne si elle est de quatre-vingt-cinq (85) et qu'un pilote a quatre-vingt-trois (83) il est en-dessous de la moyenne, nous lui payons quatre-vingt-trois tours (83) selon la valeur monnétaire du tour.

Q- Je m'excuse...est-ce exact que la moyenne des tours est partagée également àla fin de la saison?

R- Et la moyenne est un tour en bas.

Q- Pas plus d'un tour en bas de la moyenne?

R- Pas plus d'un tour en bas de la moyenne.

Q- Est-ceque l'autorité de pilotage remet les droits depilotage à la corporation?

R- Régulièrement.

Q- Est-ce que vous avez remis à votre autorité de pildtage une procuration signée par les membres de votre corporation à cet effet?

R- Oui monsieur.

Q- Je vous montre un document intitulé:"Procuration" et un autre document pour la demande d'admission pour les pilotes du St-Laurent, Kingston, Ottawa, pourriez-vous dire à la Commission s'il s'agit d'un document signé par le membre?

R- C'est ça.

Q- Lors de leur admission dans la Corporation?



R- Exactement, voici le document.

Q- Je vous montre un autredocument annexé à celui-ci, et intitulé:"Liste des pilotes assignés dans la Corporation des Pilotes de la Voie Maritime du St-Laurent, et liste des pilotes dela Corporation des Pilotes de la Voie Maritime du St-Laurent" qui ont signé leur procuration avec la date appropriée, je pense que mon confrère monsieur Brisset avait demandé ce document et je demande si une cote était réservée à cette fin?

PAR LE PRESIDENT:

Exhibit 815.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Vous pourriez peut-être produire ces documents ensemble en ajoutant la formule de demande d'admission et de procuration dans la Corporation du St-Laurent, Kingston, Ottawa et des pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent comme Exhibit 815, et est-ce que votre organisme est membre de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R- Oui.

Q- Jevous montre un extrait certifié par vous même des Minutes de ...des Minutes d'une assemblée du conseil d'administration de la Corporation des Pilotes St-Laurent, Kingston, Ottawa et demande d'admission à la Fédération des Pilotes du St-Laurent du dix-neuf (19) octobre, mil neuf cent cinquante-neuf (1959) est-ce que ce document a été certifié par vous?



R- Certifié oui.

Q- Je vous montre une liste de membres délégués à la Fédération en mil neuf cent soixante, (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante et deux (1962) et sauriez-vous dire si ce document a été préparé par vous même et rapporte la liste d'arrivée dans la Fédération pour ces trois (3) années?

R- Oui.

Q- Je désirarais produire ce document sous la côte Exhibit 809.

PAR LE PRESIDENT:

Pourriez-vous donner quelques brèves descriptions à ce document?

PAR ME MARC LALONDE:

Ce sont les Minutes d'un procès-verbal d'une réunion du conseil d'administration de la corporation des pilotes de la voie maritime portant d'un e demande d'admission dans la Corporation des Pilotes du St-Laurent, le 19 octobre, mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et une liste des membres délégués à la Fédération en mil neuf cent soixante, mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante et deux (1962) et je vous montre un document intitulé:"Relevé de dépenses authentiques" celui-là, je crois produit par la Corporation du Port de Montréal, est=ce qu'il s'agit d'un relevé de dépenses préparé par chaque administrateur quand il présente un compte à la Corporation?



R- Exactement, c'est le même relevé.

Q- Est-ce qu'il y a lieu de produire ce document qui est authentique à celui du Port de Montréal, est-ce qu'on va le produire ou on est satisfait du document déjà produit par les pilotes du Port de Montréal?

PAR LE PRESIDENT:

Vous ditesqu'il est authentique?

PAR Me MARC LALONDE:

Q- La signature est conforme et le document est authentique à celui des pilotes du port de Montréal?

R- Oui la même chose.

Q- Et en cours d'année, qu'est-ce que vous faites, est-ce que ce sont des montants fixes que vous versez mensuellement, est-ce que vous versez d'abord ...est-ce que vous faites des versements d'abord à tous les quinze (15) jours?

R- Tousles quinze (15) jours, nous faisons des versements identiques à tous les pilotes.

Q- Par qui est déterminé ce montant?

R- Le montant est déter iné par le bureau d'administration au début de la saison de navigation.

Q- Et qu'arrive t-il s'il se trouve qu'il y en a un qui est absent à cause de maladie et qu'il ne fait pas le même nombre de tour que le confrère, ça peut arriver?

R- Dans le cas présent, le bureau d'ad-



d'administration souligne la question aux directeurs et nous de la corporation quand un pilote manque une journée, nous prenons la moyenne des tours qui se fait dans le district pour cette journée là, et nous le coupons immédiatement.

Q- Vous le coupez de combien?

R- De la moyenne du tour, qui s'est fait dans la journée.

Q- Est-ce que les...comment les directeurs sont-ils informés de la situation financière de la corporation durant l'année?

R- Régulièrement, à toutes les réunions du bureau de direction.

PAR LE PRESIDENT:

Pour les fins du dossier, la formule de recommandation dont vous parliez tout à l'heure a déjà été produite sous la côte Exhibit 776

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Merci. Je constate que les pilotes de cette circonscription ont bénificié d'un plan d'assurance-maladie, est-ce qu'il est annalogue à celui des pilotes du port de Montréal?

R- Exactement.

Q- Du port de Montréal?

R- Oui monsieur.

Q- La Corporation...je viens de vous poser une question en regard avec la corporation des pilotes du Port de Montréal, et cette corporation a fait sienne nombre de recommandations spécifiques dans le mémoire qu'elle a présenté avec la



Fédération à cette commission et en regard d'une introduction au paragraphe 5 que ces recommandations spécifiques ont été transmises par la poste à chacun des membres en leur demandant de faire savoir leur accord ou désaccord par écrit en réponse à votre demande, est-ce que vous avez présenté telle considération dans la circonscription pour les pilotes du port de Montréal?

R- Oui pour les pilotes du port on l'avait mallée et fait exactement qu'est-ceque vous venez de dire.

Q- Et est-ce que les pilotes ont approuvé la recommandation qui a été soumise?

R- Tous les ont approuvées.

Q- Est-ce que vous avez suivi le même procédure dans le cas de la corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent?

R- La même manière.

Q- Est-ceque vous avez...quelle a été la réponse que vous avez reçue?

R- La réponse a été unanime.

Q- Est-ce que vous étiez à l'emploi de la Corporation lors ...excusez, il y avait pas de corporation en mil neuf cent cinquante-cinq (1955) est-ce que vous étiez à l'emploi du groupement, du groupe des pilotes St-Laurent, Kingston, Ottawa en mil neuf cent cinquante-cinq*(1955)?

R- Oui.

Q- Quelle était l'organisation , est-ce



qu'elle était organisée en groupement quelconque à l'époque?

R- Oui, c'était l'association des Pilotes du St-Laurent, Kingston, Ottawa.

Q- Et cette association, est-ceque c'était incorporé ou si c'était une société , savez-vous qu'est-ce quec'était exactement?

R- Je ne pourrais pas vous dire, c'était une association, je ne crois pas que ce soit une corporation.

Q- Est-ce qu'il y a eu arrêt de travail en mil neuf cent cinquante-cinq (1955)?

R- Oui.

Q- Etes-vous au courant des circonstances de cet arrêt de travail?

R- Oui monsieur.

Q- Quelle était la raison de cet arrêt de travail à l'époque?

R- Au début de la saison de navigation les pilotes ont voté un arrêt...plutôt un comité dont le président dans le temps, était monsieur J. C. Marchand, le comité avait été élu avait un but très spécifique, il voulait durant cette année là, obtenir du département des transports le compulsoire.

Q- Ce que vousappelez ici le paiement obligatoire du pilotage?

R- Oui c'est ça. Durant toute l'année on a commencé sur ce travail, on avait pris des services d'un bureau d'avocat qui nous a guidé et



et là les pélérinages à Ottawa....

Q- Vous a guidé ou quitté?

R- Nous a guidé, et les pélérinages ont commencé, la correspondance, les lettres avec toute l'attention régulière que nous obtenions et en fin de compte on a commencé de prendre la chose en très grande considération, mais rien ne se faisait, alors rendu vers le mois d'août le comité voyant qu'il avait obtenu un mandat très explicite d'obtenir le compulsoire requit par ses membres nous avons alors réécrit pour obtenir le compulsoire et Ottawa nous a donné la même réponse d'attendre, que la chose était en très grande considération, les pilotes alors ont décidé : de rencontrer notre comité et nous allons à une assemblée pour étudier le moyen qu'il faudrait prendre pour obtenir le compulsoire, c'est alors que le comité étant forcé par tous les membres, a pensé que le meilleur moyen était de fixer à l'avance la date du 16 octobre pour une assemblée générale de tous lespilotes, à cette assemblée là, a été convoqué le Ministre du Transport, les officiels du département, les représentants de la Shipping Fédération à venir rencontrer les pilotes le 16 octobre, pour connaître la raison pour laquelle on obtenait jamais ce que nous demandions, le 16 octobre, les pilotes réunis et les personnes de l'autorité du pilotage se sont présentées, ce dimanche là, nous avons reçu un télégramme du ministre du temps qui était parti en voyage pour Calgary et qui avait envoyé



un télégramme avec de belles phares pour former l'esprit des pilotes, mais là les pilotes se demandaient de quelle manière procédée, ils ne savaient pas comment les choses tourneraient, enfin deux jours, après, notre aviseur légal, s'est mis en communication avec l'autorité de la Shipping Fédération et à ce moment là, monsieur Boyle était présidenti dans le temps, il y avait le capitaine Mathew et le Capitaine Slocombe sont venus rencontrer les pilotes là, chacun a fait un discrous et tous là étaient très symphatiques aux pilotes, mais le ministre était toujours à Calgary, il voulait décider les pilotes à retourner au travail et à attendre du Ministère un délai , à ce temps le capitaine Slocome a envoyé un télégramme mettant tout le monde à l'amende, et à ce moment là, monsieur Boyle et la Capitaine Mathews ont promis aux pilotes de retourner au travail et de s'engager personellement à rencontrer le ministre du transport aussitôt qu'il serait revenu de Calgary , il s s'engageaient personnellement à le rencontrer avec le comité St-Laurent, Kingston, Ottawa, les pilotes étaientnécessairement un peu incertains, on voulait attendre un réponse du Ministre pour connaître exactement toute la réalité en venir, à ce que les doutes soient dispersés, enfin nous avons reçu un télégramme du ministre qu'il serait de retour dans un jour ou deux (2) et son secrétaire exécutif nous a informé qu'il recevrait le comité ainsi que les autorités de la Shipping Fédération,avec cette infor-



mation là, monsieur Boyle et le Capitaine Mathews sont revenus le lendemain pour apprendre la décision des pilotes, ils ont décidé à leur instance de repartir au travail étant sûrs que le comité rencontrerait le ministre quelques jours après et celà c'est fait, les pilotes sont repartis, les autorités d'Ottawa ont rencontré les officiers ...les autorités de la Shipping et le comité et nous avons eu le compulsoire, cinq (5) ans après.

Q- Est-ce que vous êtes au courant des démarches et pressions de certaines personnes du ministère du transport en vue d'amener les pilotes entre Kingston et Montréal sous le régime du service civil?

R- Oui en mil neuf cent cinquante-huit (1958) trois (3) ans après notre rencontre officielle avec les autorités du Département de Transport, on proposait aux pilotes un plan du service civil. Le Service Civil , le plan qu'ils avaient , avait été préparé par les employés du service civil qui donnait un salaire au pilote de cinq mille sept cent trente dollars ($5730.00) par année, toutefois il y avait un autre montant que nous appelons:"L'over time pay"le montant de :"L'over time" c'est "L'over time off" qui aurait donné deux mille cent quarante-dollars ($2140.00) ce qui donnait un salaire total de huit mille sept cent quatre-vingt dix-huit dollars ($8798.00) avec"l'over time" mais le salaire de base de cinq mille sept cent trente dollars ($5730.00) le comité a accepté le



plan et immédiatement communiqué avec ses pilotes en assemblée générale spéciale.

Q- Excusez, le comité a accepté le plan?

R- C'est-à-dire qu'il l'a pris pour étude lui, il ne l'a pas accepté du tout, mais il a reçu le plan et il a dit qu'il communiquerait avecnos pilotes en assemblée générale spéciale. A cette assemblée générale spéciale, nous avons discuté du plan du service civil et ça été un tolé de dénonciation, aucun pilote ne voulait entendre parler d'un salaire de cinq mille sept cent trente dollars ($5730.00) et le président dans le temps, monsieur Chartier s'est rendu à Ottawa pour tâcher d'avoir d'autres explications au sujet de ces chiffres et il a rencontré monsieur Baxter, si je me souviens il était en charge du service civil et ce monsieur s'est laissé dire que monsieur Baxter était très bon et très honnête, et il a bien dit à monsieur Chartier que le salaire de base était bien de cinq mille sept cent trente dollars ($5730.00) et que l'over time était en surplus , mais que le gouvernement était très jamais intéressé à payer de l'over time, monsieur Chartier a répété toutes ces choses à une assemblée des pilotes et par un vote très majoritaire, il a été décidé de ne pas accepté le plan , nous avons reçu une lettre de monsieur W. Wilson qui était directeur avec le Marine Service et il été très surpris que les pilotes refusent et pour employer sa propre phare: "I must say



that I am verry much surprise for having refused the plan" or les pilotes se sont rencontrés de nouveau et ont demandé à leur bureau d'administration d'envoyer une lettre très catégorique demandant au service civil de ne plus chercher à faire de version ni de chiffre, ni aucun tableau que jamais ils accepteraient une chose semblable.

Q- Est-ce que vous pourriez déposer devant cette commission la correspondance à laquelle vous avez référé , et les documents auxquels vous avez référé?

R- Oui certainement.

Q- Je désirerais déposer ça comme Exhibit 820, correspondance entre le ministère des transports et les pilotes St-Laurent, Kingston, Ottawa, concernant l'offre d'un statut d'employé civil en mil neuf cent cinquante-huit (1958) et savez-vous combien les pilotes gagnaient approximativement à cette époque en mil neuf cent cinquante-huit (1958)?

R- Les chiffres que je vous donne là seraient pas juste, avec les bilans, je pourrais le donner, aux livres que j'ai de la corporation,

Q- Monsieur Saucier, vous avez été à l'emploi du groupement des pilotes depuis des nombreuses années, c'est-àdire que vous avez eu l'occasion de suivre de près les évènements qui ont entouré l'élaboration du pilotage de cette circonscription depuis quelle année envrion?

R- Mil neuf cent cinquante-cinq (1955).



Q- Mil neuf cent cinquante-cinq (1955) je ne vous demanderai pas une opinion, que j'appelerais impartiale, avant que d'autres personnes, ni directement impliquées ou affectées si on peut dire par ses évènements, si je vous demanderais d'analyser une expérience de ce groupement depuis mil neuf cent cinquante-cinq (1955) et de donner quelles seraient à vos avis les principaples sources de difficultés dans cette circonscription, comment expliqueriez-vous la situation vous même?

R- Dans le problème des pilotes de la circonscription, ça découle touts que la fin est au département du transport, dans le département des transports, tout ce que nous demandons est toujours pris en très grande et sérieuse considération, ce qui équivaut à dire que nous avons jamais de réponse et c'est là que les problèmes des pilotes qui ont écrit au département, le département les transfère à un autre supérieur, l'autre supérieur à un autre supérieur et quand enfin on nous répond, c'est qu'on va étudier la cause et par ailleurs les pilotes attendent et quand par hasard, on reçoit une certaine réponse c'est la fin de l'hiver et je ne crois pas qu'à ma connaissance, je ne peux pas l'affirmer, mais je ne crois pas qu'une seule fois on est dû avec le département du transports avant que la Shipping Fédération donne un avis qu'ils aient accepté un prix quelconque ou un tarif pour l'ouverture de la saison, et je ne crois pas qu'on soit arrivé à ce point là à temps pour



l'ouverture de la navigation et il a toujours fallu attendreet quand c'est arrivé nous avons attendu et c'est le grand problème, et il faut qu'on soit certain d'un prix convenu et on a jamais rien d'Ottawa on se rend toujours, on attend, les documents arrivent jamais, et la navigation commence et les pilotes ne sont pas encore satisfaits pour avoir raison à notre opinion , on obtient parfois des réponses deux (2) trois (3), cinq (5), huit (8), neuf(9), dix (10), quinze (15) jours après et le directeurs et les conseillers signent les documents, mais c'est jamais rétroactifs c'est pou la date où on signe, donc le pilote est encore perdant pour quinze (15) jours de salaire et de remunération sur ce travail qu'il avait préparé pendant trois (3) mois d'hiver, et le gros problème est que les pilotes voudraient avoir une rectification à ça à mon avis.

Q- Monsieur Saucier, je porte à votre attention une série de documents tirée de vos dossiers, qui est une formule P-458 et à l'examen de cette formule, est-ce qu'il s'agit d'un exemple de "Slip" employé à la corporation des Pilotes du St-Laurent, Kingston, Ottawa, pour les pilotes de cette circonscription?

R- Oui.

Q- A l'examen de ces formules pouvez-vous dire à quel montant se chifferait les revenus des pilotes au début?

R- Neuf mille six cent cinquante-cinq ($9655.00) à dix mille cinq cents dollars



($10550.00)

Q- Pour l'année mil neuf cent cinquante-cinq (1955)?

R- Et la commission du service civil nous offrait cinq mille sept cents ($5700.00).

Q- Neuf mille six cents ($9600,) à dix mille cinq cents ($10,500.00). Merci monsieur Saucier.

CONTRE INTERROGE PAR Me JEAN BRISSET:

Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Monsieur Saucier, ces chiffres de neuf mille neuf cent trente-cinq dollars ($9935,00) à dix mille cinq cents dollars ($10,500.00) sont des chiffres nets n'est-ce pas, après déduction des dépenses de la Corporation?

R- Oui.

Q- Pourquoi nous donnez-vous deux chiffres , neuf mille neuf cent trente-cinq dollars ($9935.00) et dix mille cinq cents dollars ($10500.00) pouvez-vous expliquer la raison?

R- C'est clair, c'est que les pilotes ont toujours la même base, mais en plus les pilotes obtiennent des déductions alors ces dépenses il y a quelques pilotes qui n'ont plus de déductions et d'autres en ont moins au pool qu'ils ont déclaré et en plus un montant à l'impôt.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ceque la même chose doit s'ap-



pliquer pour les déplacements de navire à l'époque en mil neuf cent cinquante-huit (1958) et en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) est-ce que la même cho se s'applique?

R- Oui la même chose.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Les pilotes à ce moment là, d'après votre souvenir, n'étaient même pas satisfaits de ces revenus et c'est sans doute l'une des raisons de leur refus d'accepter le service civil comme vous nous avez déclaré?

R- Quand je vous ai expliqué les pilotes n'étaient pas satisfaits, ce n'est pas au point de vue revenus, je parle que quand ils étaient pas satisfaits, monsieur, c'est que toutes leurs demandes qui vont à Ottawa sont toujours remises en très sérieurse considération dans tous les problèmes.

Q- Monsieur Saucier, je n'ai pas compris les chiffres que vous nous avez donnés malheureusement en regard de la remunération offerte par le département, si les pilotes acceptaient le service civil, j'ai le chiffre de cinq mille sept cent trente dollars ($5730.00) comme salaire de base?

R- Oui pour un nombre d'heures de travail.

Q- Puis il s avaient un nombre d'heures, ça c'était établi selon votre connaissance?

R- Sur leplan.



Q- Et en plus le temps supplémentaire qui était un chiffre que vous avez donné?

R- Je me souviens, deux mille cent quatre-vingt dollars ($2180.00) je crois, je ne sais pas.

PAR LE PRESIDENT:

Deux mille cent quarante dollars ($2140.00)?

R- Deux mille cent quarante-dollars ($2140.00).

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Comme troisième chiffre, j'avais noté un chiffre total , neuf mille sept cent quatre-vingt-dix-huit dollars ($9798.00) est-ce que vous ai-je mal compris?

R- Mon total était de huit mille. ($8000.00). Chiffre total, suivant le chiffre du département.

Q- Le chiffre total que vous avez, donné vous même?

R- En rapport à l'impôt sur le revenu.

Q- Et en rapport avec l 'offre du service civil?

R- Huit mille quelque chose, je crois avec le plan.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Moi, ma note est de huit mille sept cent quatre-vingt-dix-huit dollars ($8798.00) ce qui fait le total?



PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Il y un chiffre qui ne correspond pas avec les deux autres que vous avez donné?

R- Bien j'ai le plan préparé par Ottawa, il est peut-être mélangé, mais à la fin ça doit arriver.

Q- A tout évènement, le chiffre était de huit mille sept cent quatre-vingt-dix-huit dollars ($8798.00)?

R- C'est ce que j'ai là, probablement que ce n'est pas des chiffres exacts, j'ai donné ces chiffres là, c'est très vite, j'ai donné vos chiffres, mais c'est pour vous montrer le degrès.

Q- J'imagine qu'en plus de ce salaire de base, et du temps supplémentaire, tous les autres bénifices du service civil étaient inclus dans l'offre?

R- Le fond de pension, l'assurance, etc.

Q- Mais vous nous avez parlé, monsieur Saucier, de l'arrêt de travail de mil neuf cent cinquante-cinq (1955) et des entrevues que les pilotes avaient eues avec la Fédération des Armateurs et le Ministère, je voudrais vous poser une question supplémentaire à ce sujet: En général quelle a été l'attitude de la Fédération des ARmateurs vis-à-vis la demande faite par les pilotes?

R- En mil neuf cent cinquante-cinq (1955) les armateurs endossaient à cent pour cent tout le plan des pilotes, ils l'ont dit d'ailleurs au



Ministre, ils l'ont dit aux pilotes, et ils l'ont dit tel quel au Ministre.

Q- Vous n'aviez rien à reprocher ou du moins les pilotes avaient rien à reprocher aux Armateurs?

R- Nous sommes toujours en mil neuf cent cinquante-cinq (1955).

Q- Monsieur Saucier, vous nous avez parlé du montant fixe versé à tous les pilotes de la circonscription, une certaine compensation tous les quinze (15) jours, montant qui est fixé au début de l'année, llors d'une assemblée générale des pilotes, et voulez-vous nous dire si avant de fixer ce montant, il y a un budget de fait des revenus à prévoir pour l'année, à savoir pour les dépenses à prévoir pour l'année à suivre?

R- Oui, à l'assemblée annuelle, depuis la fondation de la Corporation, on en est rendu à une décision que c'est toujours le même montant cinq cents dollars ($500.00), toutefois le bureau d'administration durant l'année surveille et les dépenses et le revenus et si par hasard les revenus baissaient, le montant diminurait et même si la collection se fait plus vite, le montant est toujours le même, de cinq cents dollars ($500.00) jamais plus.

Q- Je crois comprendre qu'en mil neuf cent soixante et trois (1963) le montant a également été de cinq cents dollars ($500.00)?

R- Cinq cents dollars ($500.00).



Q- En mil neuf cent soixante et deu
(1962) de cinq cents dollars ($500.00)% x
R- Oui monsieur.
Q- Et jusqu'où celà remonte t-il?
R- Cinq cents dollars ($500.00) a été là depuis toujours.
Q- Depuis mil neuf cent cinquante-sept (1957)?
R- Oui.
Q- Ce montant couvre la saison et si vous constatez un surplus, est-ce qu'il y aura distribution additionnelle?
R- Dans le courant de l'été, nous faisons une distribution additionnelle, actuellement c'est le mois d'août, nous envoyons mille dollars ($1000.00) au lieu de cinq cents ($500.00) et là à la fin de l'automne, comme cette semaine, à la fin de novembre, nous envoyons un autre mille dollars ($1000.00) et vers le milieu de décembre, habituèllement, nous envoyons le plus d'argent possible, l'argent disponible, nous ne gardons pas ça à la Banque.
Q- Nous ...vous nous avez dit qu'en mil neuf cent cinquante-cinq (1955), il existait une association des pilotes de votre district, et non pas de la Corporation, est-ce qu'il y avait un acte notarié des associations ou si c'était simplement une association basée sur une entente verbale entre les pilotes?
R- Je ne pourrais pas vous dire, mais



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

je crois qu'il y avait un acte notarié, mais là je l'ai pas vu, parce que quand je suis arrivé, le nouveau comité était élu, et depuis il y avait les payments compulsoires et deuxièmement on organisait la Corporation immédiatement.

Q- Dans les documents de l'association, à votre bureau, il n'y avait pas à ce moment un document officieux signé par tous les pilotes que vous gardiez dans la voûtre?

R- Je ne crois pas.

Q- Vous avez dit monsieur Saucier, que tous les membres...que la corporation de votre district était membre de la fédération, est-ce que comme dans les autres circonscriptions, chaque membre doit...ou plutôt se voit déduire un certain montant?

R- Oui monsieur.

Q- De son revenu annuel, couvrant la contribution payable à la Fédération suivant ce qu'on appelle: "Frais à la Fédération"?

R- Pas suivant ce qu'on appelle, le montant réclamé par la Fédération est décidé en assemblée annuelle, de la Fédération et chaque corporation envoie à cette assemblée là, ses membres délégués et les membres délégués qui représentent leur corporation ensemble votent le montant qui convient pour le budget de la fédération pour l'année.

Q- La contribution faite par votre corporation depuis que la Fédération a été formée, ap-



parait j'imagine aux bilans qui seront produits plus tard?

R- C'est ça.

Q- Monsieur Saucier, je vous demanderais de produire pour nous un petit état qui serait celui-ci:"Un état indiquant le nombre de tours du pilote, Georges N, Downey au 6 novembre, mil neuf cent cinquante-sept (1957' soit au moment où la grève s'est déclarée, dire quel nombre de tour pouvait apparaître à ce moment là et nous donner une liste séparée, deuxièmement le nombre de tour du même pilote lors des premières listes préparées après la fin de l'arrèt de travail qui a été le 21 novembre, mil neuf cent cinquante-sept (1957) et finalement le nombre de tour du pilote Georges N. Downey, à la fin de la saison, mil neuf cent cinquante-sept (1957) et le nombre de tour des autres pilotes de la circonscription qui ont fait la moyenne de cette année là?

R- Oui.

Q- Et voulez-vous produire ce document...

PAR Me MARC LALONDE:

Excusez, je pense, est-ce que ça ne serait pas un document qui serait entre les mains de l'autorité de pilotage, estce que le témoin a ça dans ses mains?

R- Je peux voir.

Q- Ca remonte en mil neuf cent cinquante-sept (1957' et il s'agit d'une liste des tours



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

et est-ce que vous rassemblez ces listes des tours monsieur Saucier, dans le cours des saisons?

R- Oui.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- J'entends que ce soit appliqué à la liste de tours qui a été fournie à tous les jours à la Corporation du District?

R- Oui mais ces tours là, sont des tours, équilibré le travail et les listes sont faites pour être employées et la moyenne de travail est faite, mais avant d'équilibrer le travail.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ceque c'est la même liste de tour utilisée par l'autorité de pilotage?

PAR Me MAURICE JACQUES:

Procureur de la Commission.

Celui-ci fournit des explications en anglais.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Mais pour, devant cette commission, j'aimerais tout de même avoir produire l'information suivante: Le nombre de tour du pilote Downey, quand il s'est fait des distributions finales de l'année mil neuf cent soixante et sept (1967) excusez, je veux dire l'année mil neuf cent cinquante-sept (1957) et établi à la Corporation, puis je pense que le montant qui lui a été payé et également le nombre de tours qui ont servi pour établir la moyenne des autres pilotes?

PAR Me MARC LALONDE:



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Pour la même année?

PAR Me JEAN BRISSET:

Pour l'anneé mil neuf cent cinquante cinq (1955).

PAR LE PRESIDENT:

Le document devrait être produit sous la cote Fxhibit 821.

PAR Me JEAN BRISSET:

Exhibit 821 et la pièce Exhibit 821 sera annexée aux renseignements fournis par monsieur Melançon que nous avons demandé.

PAR LE PRESIDENT:

Très bien.

PAR Me JEAN BRISSET:

Monsieur Saucier, vous nousavez dit que les pilotes administrateurs qui vaquaient à une assemblée reçoivent depuis cette année, si j ai bien compris quinze dollars ($15.00) pour chaque assemblée quelle soit tenue en hiver ou en été?

R- C'est ça.

Q- Avant cette année, on allouait ce quinze dollars ($15.00) qu'en hiver

R- Non, non, c'est un montant qui a toujours été adopté à quinze dollars ($15.00) toute l'année, quand nous avons plus de difficultés, le montant...ou plus de dépenses, ou un peu plus de rencontres, le montant était un peu plus élevé, mais toujours proposé et accepté à l'assemblée générale annuelle.

Q- Maintenant durant la saison de na-



vigation, il est alloué également un tour pour vacation?

R- C'est ça.

Q- Voulez-vous nous produire comme Exhibit 822 une liste des tours alloués aux armateurs de la Corporation depuis mil neuf cet cinquante-sept (1957) et mil neuf cent cinquante-huit (1958) soit la première année, et mil neuf cent cinquante-huit (1958) en regard à ces tours alloués?

PAR Me MARC LALONDE:

Votre Seigneurie, je crois comprendre que lors de la première seance à Ottawa nous nous étions intéressé à remonter cinq (5) ans en arrière et ça remonte à mil neuf cent cinquante-huit (1958) ce serait suffisant à moins que mon confrère vienne à avoir mil neuf cent cinquante sept (1957).

PAR LE PRESIDENT:

Alors à partir de mil neuf cent cinquante-huit (1958).

PAR Me JEAN BRISSET:

Dune façon générale monsieur Saucier, quelle est la valeur d'un tour dans votre district à l'heure actuelle, disons l'année dernière?

R- L'an dernier , cent trente-quatre dollars ($134.00) je crois, je ne pourrais pas vous dire où vous donner de chiffres approximatifs

Q- Environ cent trente-quatre dollars ($134.00)?



R- Mettons cent trente dollars ($130.00) ça serait peut-être mieux.

PAR Me LEOPOLD LANGLOIS:
Procureur de la Canadian Merchant Service Guild.

Q- A la question de monsieur Mason lorsque vous avez parlé de l'offre faite en mil neuf cent cinquante....

R- Mil neuf cent cinquante-huit (1958).

Q- Aux pilotes de devenir employés civils, vous avez dit le montant donné comme rémunération et vous avez suggéré que ça incluait le fond de pension et autres bénifices d'appoint, mais est-ceque c'était réellement une contribution de lapart des pilotes au fond de pension?

R- C'est fait par le service civil.

Q- C'est fait par le service fivil?

R- Pur et simple.

PAR Me MAURICE JACQUES:
Procureur de la Commission.

Q- Est-ceque c'était un service fixe proprement dit ou un prevelaing right employee?

R- Le plan que vous donnez.

Q- Est-ceque vous pourriez me dire comment vous établissez la valeur monaitaire d'un tour , c'est un comptable qui pourrait le faire?

R- Un comptable peut le faire, nous recevons le nombre de tours et on sait exactement



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

comment claculer la part et à recevoir le montant et le "gross" amount " est divisé par le nombre de tours et et nous additionnons toutes les dépenses de la corporation et nous soustrayons et nous avons la valeur nette d'un tour du pilote.

Q- Maintenant lorsque vous avezparlé des ajustements qui se font à la fin de l'année vous nous avez dit que si un pilote était plus d'un tour en bas de la moyenne, vous déduisez la valeur monnaitaire d'un tour , est-ce ça?

R- Non, s'il est un tour en bas de la moyenne, nous additionnons les tours qu'il a fait et le paye pour les tours faits.

Q- Alors vous le payez pour les tours faits sur quelle base?

R- La valeur monnaitaire du tour ça nous dérange pas.

Q- Est-ce que la valeur monnaitaire brute ou nette?

R- Nette.

Q- Les états financiers que vous faites parvenir aux directeurs en assemblée, est-ce que vous les envoyez en même temps que les convocations?

R- Non, parce que les convocations ça dépend de quel mois on fait l'assemblée, mais nous avons pas assez de temps pour les préparer, c'est dans le courant de l'hiver que nous envoyons le rapport final.

Q- Avant l'assemblée, elle est remi-



se à l assemblée?

R- Non, même pas remis en assemblée parceque nos assembleés se font toujours, des fois en décembre, et en décembre et janvier, nous n'avons pas le temps de préparer le rapport final.

Q- Par exemple les états financiers pour l'année se terminant en mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Pour nous?

Q- Quand ont-ils été remis?

R- Pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) nous fournissons l'état financier toujours pour le dernier jourde février de l'année suivante

Q- Alors vous avez terminé et fermé votre état financier?

R- Le 28 février, mil neuf cent soixante et trois (1963).

Q- Et quand avez-vous remis votre état financier?

R- Les états financiers aux pilotes sont envoyés habituellement dansle courant de l'été ou au début de l'automne.

Q- A l'assemblée annuelle générale pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) se terminant le 28 février, mil neuf cent soixante et trois, quand a t-elle eu lieu?

R- Le bilan sera accepté en mai prochain pour l'année soixante et deux (1962).



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q- Mais l'assemblée générale annuelle, mil neuf cent soixante et deux (1962) n'a pas encore été tenue?

R- Oui elle a été tenue et là nous avons accepté le bilan financier de mil neuf cent soixante et un (1961).

Q- Alors dans l'acceptation du bilan vous êtes un an en retard?

R- Toujours un an en retard.

PAR ME MARC LALONDE:

Egalement le dernier qui s'est terminé le 28 février, mil neuf cent soixante et trois (1963) alors l'exercice financier il s'agirait d'être 10 mois dans une année et deux (2) mois dans l'autre, et comme c'est inscrit dans les bilans, on le travaille dans le courant de l'été et à l'assemblée de décembre, ils sont rectifiés?

PAR ME MAURICE JACQUES:

Q- Mil neuf cent soixante et deux (1962) l'année financière, pour l'exercice financier se terminant le 28 février, mil neuf cent soixante et trois (1963)?

R- C'est ça.

Q- L'assemblée générale annuelle pour l'exercice financier se terminant le 28 février, mil neuf cent soixante et trois (1963) a été tenu à quelle date?

R- Elle aura lieu le mois prochain.

Q- Elle n'a pas encore eu lieu?

R- Non, l'exercice financier, vous



m'agez demandé?

Q- Non, je vous ai demandé l'assemblée annuelle?

R- L'assemblée annuelle de notre corporation a toujours lieu enjanvier, et àlors en janvier, nous faisons accepté le bilan financier de l'année précédente.

Q- Alors en mil neuf cent soixante et deux (1962) au mois de janvier, vous avez tenu une assemblée générale annuelle?

R- Oui.

Q- Alaqqelle vous avez approuvé le bilan de l'exercice financier se terminant le 27 février, mil neuf cent soixante et un (1961)?

R- Non, mil neuf cent soixante et deux (1962) pour l'année, mil neuf cent soixante et un (1961).

Q- Mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Oui, mais toujours un an en retard.

Q- C'est ce que je dis, et votre procureur ne m'a pas contredit, quand eu lieu votre dernière assemblée?

R- Au mois de décembre.

Q- Alors à quelle date au mois de décembre?

R- Le 17 décembre.

Q- Et votre assemblée, pour l'exercice financier se termine à quelle date?



R- Le 28 février, mil neuf cent soixante et trois (1963).
Q- Combien de temps entre le 28 février le 17 décembre?
R- Là c'est dix (10) mois.
Q- Votre année fiscale chevauche sur deux (2) années de calendrier?
R- Oui.

PAR Me LEOPOLD LANGLAOIS
Procureur de la Canadian Merchant Service Guild.

Q- Simplement pour compléter un peu l'exhibit 820, je demande s'il s'agit du plan du service civil et non pas d'un plan pris et envoyé de toute pièce aux Freighting Rate Employee c'est le service civil pareil?

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Monsieur Saucier, à votre connaissance j'ai noté dans le règlement numéro 9 je crois qu'il y a l'établissement d'un fond de réserve qu'on a déjà parlé ici dans l'interrogatoire de monsieur Pérusse, est-ce que ce fond de réserve existe encore à l'heure actuelle?
R- Ce fond de réserve n'existe plus.
Q- Et en somme à quoi ont été référé ce fond de réserve, à quelle fin ont-ils servi?
R- A payer les avocats à Montréal. ça c'était réservé, c'est l'organisme de la corporation du Haut-St-Laurent, il fallait préparer d'autres nouvelles corporations et on désirait que



le produit de cet argent qui vient de nouveaux pilotes sont entrés àppartiennent maintenant à la Corporation et c'est qu'il a été pris pour les dépenses légales et les dépenses d'organisation du Haut- St-Laurent.

Q- Je m'excuse, c'est le règlement, je référais au règlement numéro 7 et non au numéro 9, et à votre connaissance, depuis mil neuf cent cinquante-cinq (1955) est-ce qu'ona jamais pris quelque chose pour être assimiléà un fon d de grève dans votre association?

R- Jamais.

Q- Le pilote qui avait demandé en mil neuf cent cinquante-huit (1958) je crois, de se retirer de la corporation était le pilote Downey n'est-ce pas?

R- Oui.

Q- Est-ce que vous avez déjà eu d'autres demandes qui ont été faites?

R- Jamais.

Q- Et deuxièmement , est-cequele pilote Downey a fait une autre demande depuis mil neuf cent cinquante-huit (1958)?

R- Non, jamais.

Q- E t troisièmement, est-ce que le piloteDowney assiste régulièrement aux assemblées?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'il y participe?

R- Oui il y participe.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q- Est-ceque le pilote Downey pourrait être classé dans la corporation comme discident à l'heure actuelle?

R- Non, loin de là.

Q- Pourquoi les pilotes ont-ils refusé le service civil en mil neuf cent cinquante-huit (1958) est-ce que c'était une question de salaire d'abord?

R- D'abord il y avait sûrement une question de salaire, ensuite on leur statuait la profession de leur pilote, leur permettant certainement de garder leur liberté comme d'abord d'avoir des rémunérations plus substentielles et garder leur corps professionnel.

Q- Merci, excusez, j'ai une autre question, je pense qu'à une réponse de monsieur mon confrère, Me Jacques, vous avez laissé entendre que le pilote qui est un tour en bas de la moyenne, n'est rénuméré que pour les tours accomplis et le pilote qui est un tour en bas de la moyenne vous lui payez seulement pour les tours accomplis?

R- Oui.

Q- Celui qui est au-dessu s de la moyenne?

R- Il est payé pour la moyenne seulement.

Ajournement pour quelques minutes.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-cequ'il existe un fond de pension pour les pilotes de la circonscription de Cornwall?
R- Non.
Q- Est-ce qu'il en a déjà existé un?
R- Non.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Sauf l'assurance que vous avez mentionné tout à l'heure, est-ce qu'il existe des bénifices spéciaux?
R- Non, et ce n'est pas sur cette police, il y a un fond de pension qui est uniquement fait en regard du salaire.
Q- Et est-ce que ce sont les avantages sociaux qui si on peut dire?
R- Qu'ils ont actuellement?
Q- Pour les pilotes?
R- Oui.

PAR M^E MARC LALONDE:

Q- Et en fait tout ceci est payé exclusivement par les pilotes?
R- Par lespilotes.

ET LE TEMOIN NE DIT PLUS RIEN:

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessu s est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:



ET J'AI SIGNE:

CHS. -ANDRE-BEDARD,
Sténographe-officiel.



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r.commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR JACQUES LAROSE: âgé de 32 ans, comptable agrée, demeurant à Montréal, dûment assermenté sur les Sts-Evangiles; dépose et dit:

INTERROGE PAR Me MARC LALONDE:
Procureur de la Corporation du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Q- Monsieur Larose lors de votre dernier témoignage devant cette commission, vous avez déclaré quel était votre âge et votre profession, vous êtes comptable n'est-ce pas?
R- 32 ans, comptable agrée.
Q- Et vous êtes pour la Firme Pré-



vost & Lavoie?

R- C'est ça.

Q- Depuis quand êtes-bous comptable pour la Corporation St-Laurent, Kingston, Ottawa, devenu maintenant la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent?

R- Depuis mil neuf cent cinquante-six (1956).

Q- Je vous montre les états financiers pour les années expirées, le 28 février, mil neuf cent soixante et un (1961) et le 28 février, mil neuf cent soixante et deux (1962) et le 28 février, mil neuf cent soixante et trois (1963) est-ce qu'il s'agit des états financiers préparés par votre établissement, votre bureau, pour la Corporation des pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent?

R- Oui monsieur.

Q- Je désirerais Votre Seigneurie, déposer ces documents sous la cote Exhibit 823, et comment procédez-vous à la vérification comptable des livres de cette corporation?

R- Pour la Corporation des Pilotes de la Voie Maritime nous procédons à la vérification détaillée, maintenant cette vérification n'est pas complètement détaillée et je peux énumérer ici les item que nous avons vérifiés.

Q- Oui?

R- Voici, nous nous sommes fait un



programme de vérification en regard du partage des soldes du début avec les états financiers certifiés de l'année précédehte dans la caisse des déboursés et à la caisse de s déboursés...

Q- Si vous voulez parler lentement pour permettre à l'interprête de vous suivre?

R- Oui, à la caisse des déboursés nous faisons le partage des chèques avec les états de banque, le partage des chèques avec la caisse des déboursés et la vérification des signatures, des chèques, pour voir si les signatures sont autorisées, la répartition de ces chèques dans la caisse des déboursés ainsi que le "posting" dans le livre de caisse, recette, nous faisons le partage des dépôts au compte de la Banque et nous faisons un sondage sur les additions des enquêteurs excusez, les additions des encaissements et un sondage également avec les factures reçues du département, ainsi que la vérification du "posting" au grand livre, nous faisons également une vérification de banque et nous faisons confirmer le solde à la Banque à la fin de l'année, nous faisons la vérification au journal général ainsi que la vérification du "posting" dans la petite caisse, nous faisons l'analyse des "vouchers" et des comptes de la caisse et à la fin de l'année nous faisons toute l'analyse des dépenses faites par la Corporation, la distribution des déductions des dépenses remboursables et du "pooling", nous faisons également confirmer le solde des comptes



à recevoir.

Q- Pourriez-vous dire à la Commission, si vous avezété en mesure de trouver chez le secrétaire-trésorier de la Corporation tous les documents que vous aviez besoin pour fin de votre travail?

R- J'ai pu obtenir du secrétaire-trésorier tous les documents que j'ai demandés, et ainsi que toutes les informations que nous avions besoin.

Q- Pourriez-vous dire à cette commission si au cours des années, durant lesquelles vous avez été vérificateur comptable, vous avez eu connaissanc e de quelques défalcations ou abstention à l'endroit de cette corporation?

R- Non il y a eu aucune défalcation durant ces années là.

Q- Je vous exhibe le rapport pour l'année expirée le 28 février, mil neuf cent soixante et un (1961) et j'attire votre attention sur l'état des recettes et déboursés pour cet exercice financier, alors vous avez comme premier item qui s'appelle:"Argent reçu du département pour la saison mil neuf cent soixante (1960) " comment avez-vous procédé à la vérification de ce montant?

R- D'après les remboursements que nous avions reçus du département pour la saison mil neuf cent soixante (1960) le montant indiqué ici c'est le montant qui a été confronté avec les



factures du département, c'est-à-dire les "statement départment dépot".

Q- Maintenant vous avez l'item:"Argent reçu du département pour la saison mil neuf cent cinquante-neuf (1959) "?

R- Ce sont des comptes à recevoir dûs à la fin de l'année mil neuf cent soixante-(1960), c'est à-dire dès la fin de l'année fiscale du 28 février, mil neuf cent soixante(1960) qui n'étaient pas encore reçus, et qui ont été encaissés durant...

Q- Mil neuf cent soixante et un (1961 et mil neuf cent soixante (1960)....

R- Mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent soixante et un (1961).

Q- Mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent soixante et un (1961) nous avons un item qui s'appelle:"Argent reçu de la Fédération pour un tour à Jean-Guy Chartier," est-ce de l'argent que vous auriez reçu de la Shipping Fédération?

R- Non je ne crois pas que cet argent soit reçu de la Fédération des Pilotes du St-Laurent pour un travail qui aurait été fait par Jean-Guy Chartier, nous avons marqué un tour et la fédération avait remboursé.

Q- Et à votre connaissance, est-il rénuméré , dans les états financiers antérieurs savez-vous si c'était la pratique et si elle l'est encore en ce qui concerne les travaux accomplis



disons par un administrateur pour la Fédération des Pilotes du St-Laurent, est-ce que dans d'autres bilans cesttem apparaissent?
R- Oui pour les tours de la Fédération, je ne crois pas.
Q- De toutes façons, cet item apparaît pour un tour, quatre-vingts dollars ($80.00) est-ce que c'était la valeur d'un tour cette année là?
R- Non.
Q- C'était pas la valeur d'un tour, cette année là?
R- Non, la valeur était de cent onze dollars ($111.00),
Q- La valeur était de cent onze dollars ($111.00)?
R- Oui.
Q- Pour l'item qui s'appelle:"Vente d'un réfrigérateur dans la roulotte" savez-vous à quoi ça réfère?
R- Dans la roulotte il y avait un réfrigérateur qui a été vendu dans l'année mil neuf cent soixante et un (1961) et c'est le produit de cette vente.
Q- Est-cequecette roulotte à laquelle vous référez, est celle qui se trouvait près du quai de la Fédération?
R- D'après qe que ma mémoire me dit.
Q- La roulotte sert à abriter les pi-





lotes en attendant les navires?
R- Oui.
Q- 'l s'agit d'un réfrigérateur acheté par la Fédération?
R- Dans les années antérieures.
Q- Vous avez des déboursés et des frais d'administration et ainsi de suite, ça été fait en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) ça?
R- Oui.
Q- Des déductions, des dépenses remboursables, absence du pooling?
R- Ce sont tous des item qui n'ont pas été payés dans l'année mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et qui sont chargés là, ils étaient dans nos comptes et ils ont été payés au 28 février, mil neuf cent soixante(1960) .
Q- Vous avez un autreitem qui s'appelle:"Frais de mil neuf cent soixante (1960) payés" puis les avis d'assurances, la Fédération Guild des déductions, des dépenses remboursables, ?
R- Ce sont toutes des dépenses ainsi que les argents qui les pilotes ont reçus pour l'année mil neuf cent soixante (1960) et divers frais d'administration qui sont...qui ont été reportés, c'est-à-dire qui ont été diminués du pool.
Q- Maintenant il y a un item qui s'appelle:"Cadeau à H. B. Lowlers" savez-vous qui était cette personne?
R- H. B. L owlers, était pas en état de travailler et chaque pilote contribuait un mon-



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

tant de cinq dollars ($5.00) qui était déduit de leur versement bi-mensuel.
Q- Monsieur Lowlers était-il pilote?
R- Oui maintenant ce versement que les pilotes avaient fait de cinq dollars ($5.00) était falcutatif.
Q- Alors savez-vous si tous les pilotes avaient accepté de déduire cinq dollars ($5.00) sur leur revenu cette année là?
R- Oui à ma connaissance, je crois que pas un gars n'a fait obstruction.
Q- Savez-vous si cette rémunération était sensée être déduite seulement de ceux qui avaient consenti à cette déduction où si tous le nombre était déduit?
R- Non, seulement ceux qui avaient consenti à cette déduction.
Q- Relevé "C" qui est un document intitulé:"Calcul de la valeur des tours pour la saison, mil neuf cent soixante (1960)" vous me corrigerez si je suis dans l erreur, mais il semble que ce qui est utilisé ici, est-ce que c'est la même technique que celle utilisée dans le port de Montréal, et que vous avez expliquée lors de la dernière séance?
R- Oui.
Q- Et le relevé "D" qui s'appelle: "Fond de séserve" et "FRais d'administration" sauriez-vous expliqué ce document?
R- Dans les premières années de la



corporation, ontavait crée un fond de réserves pour les frais d'administration qui étaient faits les frais d'administration qui étaient faits durant la saison d'hiver, au lieu de diminuer la distribution entre les pilotes, on distribuait tous les argents qu'on avait et qu'on gardait simplement un fond qui servait pour défrayer les dépenses d'hiver.

Q- Alors ce relevé "P" inditulé: "Fonds de réserve pour frais d'administration" ce solde au 29 février, mil neuf cent soixante (1960) à trois mille cinq cents dollars ($3500.00)?

R- Oui.

Q- Plus certains montants qui portent à quatre mille six cents dollars ($4600.00)?

R- Oui.

Q- Et on met un certain nombre d'autres montants dans la cotisation, mil neuf cent cinquante-six (1956) non perçus, mille neuf cent cinquante dollars ($1950.00)? Qu'est-ce que c'est ça?

R- Ca c'est la contribution des pilotes spéciaux de mil neuf cent cinquante-six (1956) la Corporation chargeait des frais et droits de cotisation aux pilotes qui n'appartenaient pas à la Corporation et à la fin le bureau d'administration a décidé de verser ça dans les comptes à recevoir pour mil neuf cent soixante et un (1961).

Q- Ensuite différence dans les tours pour la saison mil neuf cent cinquante-neuf (1959)



qu'est-ce que c'est ça neuf cent un dollars ($901.00)?

R- C'est le calcul de la valeur du tour qui a été fait par le bureau de direction et nous avions...le bureau de direction avait omis quelques item dans sa valeur et quand on a fait notre vérification nous avons trouvé qu'il y avait une différence de tour et nous l'avons corrigée pour rétablir, et la même chose a été corrigée en mil neuf cent soixante (1960) et nous l'avons distribuée.

Q- Deux cents dollars ($200.00)?

R- Deux cents dollars ($200.00) ce montant résulte de la différence de monsieur X à l'item précédent, la valeur d'un tour par exemple avaitété établie à cent onze dollars et cinquante ($111.50)? et cette valeur pouvait être de cent onze dollars point quarante-huit, neuf ($111.489) une différence entre les tours X poiur cette valeur résultait, il y avait une différence entre les deux qui arrivait pas.

Q- Alors vous arriviez à la solde du 28 février, mil neuf cent soixante et un (1961) pour fin de réserve et d'administration de mille dix-sept dollars ($1017.00)?

R- C'est ça.

Q- A ceci vous avez ajouté au fond de réserve l'annexe de nouveaux pilotes, deux mille dollars ($2000.00) qui était plutôt un solde du 29 février, mil neuf cent soixante (1960) soit



huit mille dollars ($8000.00) retenu en fait aux nouveaux pilotes?

R- Oui.

Q- Ce qui portait votre total du fond de réserve d'adminission des nouveaux pilotes de dix mille dollars ($10,000.00)?

R- Oui.

Q- Et vous indiquez:"Versement reporté au compte des frais d'administration cinq mille cinq cents dollars ($5500.00)," sauriez-vous dire de quoi il s'agit à l'époque et avez-vous affecté ces cinq mille cinq cents dollars ($5500.00)?

R- Cinq mille cinq cents dollars ($5500.00) a été diminué des déboursés qui ont été faits dans l'année mil neuf cent soixante (1960).

Q- Est-ce qu'il s'agit de déboursés généraux d'administration de la Corporation?

R- Généraux, oui, ça inclut évidemment les frais.

Q- Dans les frais généraux?

R- Des frais généraux.

Q- Si nous prenons maintenant l'état financier, pour l'année expirée le 28 février, mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Oui.

Q- Je constate dans la distribution des dépenses pour l'année mil neuf cent soixante et un (1961) au poste indiqué sous les frais d'administration, cinquante pour cent (50%) pour cha-



que section ?

R- Oui.

Q- Et il en va de mêmepour les dépenses des directeurs pour les frais d'administration,...excusez, pour les dépenses des directeurs, et pourriez-vous expliquer à la Commission la nature de ce document intitulé:"Relevé "C" ?

R- Voici, en mil neuf cent soixante et un (1961) nous avions deux (2) sections, dans un e seule corporation. la section du bas et la section du haut. La section du bas était dans la circonscription de Montréal, Cornwall, tandis que la section du haut était Cornwall à Kingston. Maintenant jusqu'au 12 janvier, mil neuf cent soixante et deux (1962) oui, le 12 janvier, mil neuf cent soixante et deux (1962) les dépenses ont été réparties à cinquante-pour cent (50%) pour chaque section, maintenant comme la division a été faite le 12 janvier, mil neuf cent soixanteet deux (1962) chacune absorbait leur propre dépense.

Q- Voulez-vous dire que le 12 janvier ça tombé deux (2) corporations différentes?

R- Distinctes, on avait considéré moi-même que jusqu'à la fin de l'année, cette section faisait partie de la corporation des pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime.

Q- Ce quiconsiste à avoir un deuxième itemde dépenses fait du 18 janvier au 28 fé-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

vrier, mil neuf cent soixante et deux (1962) et qui comporte deux (2) catégories différentes montrant la section du bas et l'autre la section du haut?

R- Oui.

Q- A partir de ce moment vous avez tenu les frais?

R- De chaque corporation séparément.

Q- C'était séparé?

R- Oui.

Q- Est-ce que vous avez une réserve pour mauvaise créance ou créance non remboursable dans l'état financier?

R- On avait aucune réserve , si nous avions des mauvais comptes, ils ont été simplement rayés des livres de cette manière, ce compte de réserve a été rayé ainsi que les dépenses ont été rayées au livre.

Q- Est-ce que ces sommes qui ont été rayées au livre vous en auriez le montant où pourriez-vous indiquer à la Commission à quoi ça correspondait avec ces sommes?

R- Des montants qui avaient été perçus pour les pilotes et distribués aux pilotes en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) nous avons trois mille deux cent vingt-six dollars et quarante et un ($3226.41) et en mil neuf cent soixante (1960) cinq cent quatre-vingt-neuf dollars et deux ($589.02) , em mil neuf cent soixante et un (1961)



cent soixante et trois dollars et quarante-cinq ($163.45) et en mil neuf cent soixante et deux (1962) cent soixante et six dollars et soixante et dix ($166.70).

Q- Est-ceque c'était des comptes de pilotage nonsecouvrables?

R- Non recouvrables, ces sommes par ailleurs sont encore dans les livres du département.

Q- Nous regardons votre état financier pour l'année dernier, le 28 février, mil neuf cent soixante et trois (1963) vous utilisez tout d'abord à l'état des recettes et déboursés, les mêmes chémas que pour les états antérieurs?

R- Oui.

Q- Dans ce document vous avez rien qui se rapporte à la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent à ce moment là?

R- Dans celui-là, non.

Q- Merci.

TRANSQUESTIONNE PAR Me JEAN BRISSET:
Procureur de la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Monsieur Larose vous êtes au courant qu'en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) il y a eu un nouveau règlement adopté par la Corporation visant à ce qu'on appelle frais d'initiation de tout nouveau membre de la Corporation qui devient pilote dans lacirconscription?



R- Oui.

Q- Et voudriez-vous d'après vos pièces écrire....dire le montants ainsi déduits des revenus des pilotes concernant les nouveaux pilotes pour chaque année depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R- Voici, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) il y a eu de pris six mille deux cent cinquante dollars ($6250.00), en mil neuf cent soixante (1960) huit mille dollars ($8000.00) en mil neuf cent soixante et un (1961), huit mille dollars ($8000.00) et en mil neuf cent soixante et deux (1962) dans la Corporation du Haut St-Laurent, six mille dollars ($6000.00).

Q- Alors peut-être qu'il y en a pas à la fin de mil neuf cent soixante et deux (1962) dans la Corporation de la Voie Maritime?

R- Non, quand on parle ici de mil neuf cent soixante et deux (1962) c'est la saison mil neuf cent soixante et deux (1962) pour notre état financier, finissant le 28 février, mil neuf cent soixante et trois (1963).

Q- Je voi que l'état financier couvre une année financière qui part du 1 mars et se termine le 20 février de l'année suivante?

R- C'est ça.

Q- Alors les chiffres que vous avez donnés en regard des frais d'administration couvrent les années financières....quand vous dites par exemple, huit mille dollars ($8000.00) en mil



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

neuf cent soixante et un (1961) ça veut dire huit mille dollars ($8000.00) durant l'exercice financier du 1 mars, mil neuf cent soixante, au 1 mars mil neuf cent soixante et un (1961), pardon, au 28 février, mil neuf cent soixante et deux (1962) c'est bien exact?

R- Oui , maintenant ce n'est pas seulement en frais d'initiation,.

PAR Me MARC LALONDE:

La réponse est oui, un signe de tête ça ne paraît pas.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Il faut que vous répondiez pas par signe, mais de vive voie, vous avez monsieur Larose devant vous, copie de vos états financiers?

R- Oui.

Q- Voulez-vous vous référer à l'état financier couvrant l'exercie du 1 mars, mil neuf cent soixante (1960) au 28 février, mil neuf cent soixante et un (1961)?

R- Oui.

Q- A votre relevé et vous référant au relevé "B" de l'état des recettes et déboursés

R- Oui.

Q- Je voudrais établir avec vous un relevé qui est de dépenses d'administration,d'assurance, etc., dépenses déduites du revenu brût des pilotes pendant l'exercice, vous en arrivez à un total de ces dépenses ou comme frais d'administration, il serait juste d'assigner le chiffre



de quatorze mille cinq cent onze dollars et vingt-sept ($14511.27)?

R- Oui, voulez-vous référer à l'Exhibit "C" au montant pour l'Exhibit "C" comparativement à celui de "B".

Q- Oui et vous référant au relevé "B" qui est l'état des recettes et déboursés pour l'année terminée le 28 février, mil neuf cent soixante et un (1961)?

R- Oui.

Q- La premier item est l'item frais d'administration, quatorze mille six cent onze dollars et vingt-six ($14611.26)?

R- Oui.

Q- 1 s'agit évidemment pour frais d'administration général comprenant celui du secrétaire, et les frais légaux etc.?

R- C'est ça.

Q- Le deuxième item serait l'item des assurances, vingt mille quatre cent cinquante et vingt-huit ($20450.28) et le troisième item je crois qu'il est la Fédération, huit mille deux cent dix dollars ($8210.00) et le quatrième, item celui du Guild, deux mille sept cent quarante-huit dollars ($2748.00), l'item suivant serait dépenses remboursables, quinze mille sept cent soixante et dix-huit dollars et vingt-sept ($15,778.27) exactement?

R- Oui monsieur.

Q- L'item suivant c'est celui du ca-



deau à H.B. Lowlers , trois cent trente-deux dollars ($332.00)?

R- Oui.

Q- Revenu ou...excusez, est-ce qu'il y a d'autres item à ajouter qui pourraient rentrer dans les dépenses ou frais encourus comme étant déduits du revenu brût et qui ne seraient pas des déductions faites de montant actuellement versé aux pilotes que ces déductions, etc.?

R- Voici, vous référez à notre item de recettes et déboursés, ?

Q_ Oui?

R- Maintenant vous n'oubliez pas de dans les comptes à payer à cet état de recettes et déboursés qui représente énormément de recettes et déboursés faits dans cette période, mais n'inclus pas qu'on a fait le paiement durant cette période, ce ne sont pas des dépenses occasionnées dans cette année là, et vous trouvez des dépenses à l'Exhibit "C" et ce sont les réelles dépenses encourues cette année là, quelles soient payées ou non payées, et donc, si vous voulez voir les dépenses faites cette année là, vous pouvez prendre dans lesdépenses, quatorze mille cent dix-sept dollars et quatre-vingt -quatre ($14117.84), pour la Fédération, huit mille deux cent dix dollars, ($8210.00), pour Canadian Merchant Guild, quatre mille cent quarante-huit dollars ($4148.00) et pour les assurances, vingt-deux mille deux cent quatre-vingt dollars et vingt-six ($22280.26) ce



sont les dépenses que les pilotes ont faites, des déductions.

Q- Je crois que celà faciliterait notre tâche, au lieu de faire ce travail au cours de l'interrogatoire, si vous nous prépariez un état des dépenses actuellement encourues et non payées en mil neuf cent soixante et un (1961) en mil neuf cent soixante (1960) pardon, c'est-à-dire l'exercice financier du 1 mars mil neuf cent soixante (1960) au 28 février, mil neuf cent soixante et un (1961), qi sont déduites des revenus brûts de la circonscription de façon à ce que nous puissons avoir un chiffre exact? Etes-vous capable de nous avoir ça?

R- Oui.

PAR Me MARC LALONDE:

- Je ne suis pas comptable, je n'ai pas compris, qu'est-ce que mon confrère demande, et je voudrais comprendre au cas où je voudrais m'objecter.

PAR M[E] JEAN BRISSET:

Je crois qu'il le sait monsieur Larose, je ne suis pas comptable moi-même, mais j'arrive aux chiffres de vingt-cinq mille dollars et deux sous ($25,000.02) comme ayant été les dépenses de la Corporation durant l'exercice financier de cette année là, vous ac-



ceptez mon chiffre ou si vous voulez avoir l'opportunité...?
R- Non j'accepte pas votre chiffre.
Q- Pardon?
R- J'accepte pas votre chiffre.
Q- Alors si vous acceptez pas mon chiffre voulez-vous préparer l'état que je vous ai demandé?
R- Certainement.
Q- Pour l'item demandé, et voici maintenant à l'exercice de l'année suivant, c'est-à-dire du 1 mars, mil neuf cent soixante et un (1961) au 28 février, mil neuf cent soixante et deux (1962) pourriez-vous nous faire le même travail et me dire si vous êtes d'accord avec mon chiffre qui est de soixante et trois mille un dollars et vingt-six sous ($63,001.26)?
R- Pour les deux sections (2) ça?
Q- Pour les deux (2) sections?
R- ......
Q- Maintenant pour l'année suivante couvrant l'exercice du 1 mars, mil neuf cent soixante et deux (1962) au 28 février, mil neuf cent soixante et trois (1963) voulez-vous également faire le même travail, et vérifier si mon chiffre quarante-trois mille six cent quatre-vingt-quatre dollars et cinq sous ($43684.05) est exact?
R_ Oui monsieur.
Q- Evidemment dans les dépenses j'inclus l'assurance, la contribution au Guild,



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

à la Fédération, les dépenses des administrateurs et autres dépenses générales?

R- Tout ne va pas aux pilotes directement.

Q- Tout ne va pas aux pilotes, et voulez-vous maintenant me donner le total des frais d'initiation qui ont été perçus dans cette période pour les trois (3) années mentionnées?

R- Vingt-trois mille deux cent cinquante dollars ($23250.00).

Q- Est-ce que ces montants ont été perçus à raison de cinq cents dollars ($500.00) par année des pilotes concernés conformément aux dispositions du règlement?

R- La plupart, oui, vous avez par exemple quelqu'un comme Paul Maillot cette contribution là , la première année a été deux cent cinquante dollars ($250.00) et comme il est décédé par la suite, il y a eu aucune autre contribution.

Q- Voulez-vous maintenant nous dire quel a été l'usage fait de cette somme totale de vingt-trois mille cinq cents dollars ($23500.00)

R- Oui, en mil neuf cent cinquante neuf (1959) il y a eu quatre mille deux cent cinquante dollars ($4250.00) qui ont été virés dans le compte pour les frais d'administration de cette année là, en mil neuf cent soixante et un (1961) il y en a eu cinq mille cinq cents dollars ($5,500.00) qui ont été virés au compte pour les frais



d'administration de la saison, mil neuf cent soixante (1960) et en mil neuf cent soixante et trois (1963), c'est-à-dire pour la saison de mil neuf cent soixante et deux (1962) vous en avez eu douze mille deux cent....cinq cents dollars ($12,500.00) qui ont été virés, et qui ont servis pour commencer à payer des frais encourus pour neuf mille six cent quarante-deux dollars et quatre-vingt six ($9642.86) qui ont servi à payer des tours à la section du Bas pour mille neuf cent cinquante sept dollars et cinquante ($1957.50) pour défrayer des dépenses du président pour huit cent quatre-vingt-dix-neuf dollars et soixante et quatre ($899.64) ce qui fait un total de douze mille cinq cents dollars ($12,500.00).

Q- Est-ce qu'il est exact que le fond total de frais d'administration est maintenant épuise?

R- Oui.

Q- En préparant les états que je vous ai demandés, établissant les dépenses pour chaque année, voulez-vous tenir compte des montants qui ont été soutirés du fond de réserve résultant de frais d'initiation?

R- En détail ça ne représenterait pas évidemment...ça ne donnerait peut-être pas le chiffre exact des dépenses de la Corporation.

PAR Me MARC LALONDE:

Est-ce que mon confrère ne demande pas deux choses contradic-



toires qui ne vont pas ensemble, il demande le total des dépenses de la Corporation, et je crois ce qu'il demande, c'est qu'on indique l'affectation des sommes dans ces dépenses là.

PAR LE PRESIDENT:

C'est dit que le fond spécial a été affecté au payment des dépenses.

PAR Me MARC LALONDE:

Oui.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Pour l'item, Exhibit 7, vous dites que la dernière année, je crois, on s'est servi d'une somme de neuf cent quatre-vingt dollars ($980.00)?

R- Oui.

Q- Et à ce moment là, on a fait une déduction pour payer les dépenses du président, or, les dépenses du président ayant été payées à même ce fond, n'apparaissent pas si je comprends bien d'après vos bilans dans l'état des dépenses de la Corporation pour cette année là?

R- Oui, elles apparaissent comme dépenses, mais seulement si vous regardez le relevé "C" le relevé en mil neuf cent soixante et deux (1962) je croirais, si vous regardez le relevé "C" vous voyez que c'est...qu'on a déduit dans les dépenses totales, vous avez pour l'Exhibit 7 à l'item



"A" en frais d'administration, huit mille cent cinquante-quatre dollars et treize ($8154.13) soient les dépenses de la Corporation, mais le fond de réserve est de cinq cent dix-sept dollars et vingt-cinq ($517.25) donc les dépenses de la Corporation en fait de huit mille cent cinquante-quatre dollars ($8154.00) on avait pas à nous occuper des virements qui étaient faits du fond de réserve aux dépenses de l'année.

Q- La raison pour laquelle je vous référais aux dépenses du président, c'est que, à moins que dansle courant des mois d'été, étant donné qu'il y a un moins grand nombre d'entrées vous référez le rapport des dépenses au président?

R- A l'item "B" les dépenses détaillées, vous avez trois cent vingt-huit dollars et soixante et deux ($328.62) ce qui met au fond de réserve, huit cent vingt-neuf et soixante et quatre ($829.64) sur les dépenses prévues.

Q- Excusez-moi, évidemment, si l'état de dépenses que vous allez nous préparer inclus les dépenses qui peuvent avoir été payées à même les frais d'initiation, il ne serait pas nécessaire évidemment de les reporter une deuxième fois?

R- Très bien.

Q- Je constate qu au bilan de l'année qui se termine le 28 février, mil neuf cent soixante et trois (1963) unitem qui apparaît à l'Exhi-



bit "C" qui se lit comme suit:"En déduction des revenus des circonscriptions, personel expense onze mille cinq cent quatre-vingt-douze dollars et dix ($11592.10)" voulez-vous nous expliquer la nature de cette dépense?

R- En fait, on marquait ça comme une dépense, mais ce n'était qu'une dépense qui était remboursée par le département, que le département donnait à la corporation et qui était divisée au pilote en question.

Q- En d'autres termes, cet item représente un revenu?

R- Un revenu.

Q- Pour couvrir les dépenses de voyages j'imagine?

R- Oui c'est ça, les dépenses de déplacement.

Q- Et ces dépenses sont-elles versées dans le fond commun pour être distribuées aux pilotes ou sont-elles versées aux pilotes personnellement qui ont encouru une dépenses?

R- Versées aux pilotes qui ont encouru la dépense.

Q- Et quelle est la pièce justificative qui vous permet de calculer la dépense réelle encourue par le pilote?

R- Leur facture même du département où cette dépense apparaît, et la même chose quand ils font une déduction.

Q- Alors, partout où se rencontre



les états financiers des mots:"Personel expense" il s'agit du même genre de revenu?

R- Oui.

Q- Maintenant voulez-vous nous dire quelles ont été d'après vos études des états financiers, la valeur d'un tour pour les années, mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- D'après mes états financiers, vous dites?

Q- Oui.

R- Oui, en mil neuf cent soixante et un (1961) un tour était de cent onze dollars et cinquante ($111.50).

Q- Voulez-vous dire pour mil neuf cent soixante (1960)?

R- Pour la saison mil neuf cent soixante (1960), pour la saison, mil neuf cent soixante et un (1961) cette valeur était de cent trente-neuf dollars et trente-neuf ($139.39) et pour mil neuf cent soixante et deux (1962) cette valeur était de cent cinquante-quatre dollars et huit sous ($154.08) soit la valeur nette du tour.

Q- Alors quand vous parlez de valeur nette, vous voulez dire évidemment la valeur déterminée après déduction des dépenses à la Corporation?

R- Après les dépenses de la Corporation, à l'exception des assurances, des cotisa-



tions à la Fédération et au Guild?

Q- En d'autres termes, vous déterminez la valeur nette du tour mais vous ne tenez compte que des dépenses générales d'administration comme le salaire du secrétaire, les frais d'avocat, et les frais de comptable et ainsi de suite?

R- Oui, les cotisations, les assurances, sont un prix fixe par pilote et les frais qu'ils payent sont suivant les nombres de tours qu'il a fait.

TRANSQUESTIONNE PAR Me MAURICE JACQUES:

Procureur de la Commission.

Q- Dans les années, mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante et deux (1962) le fond de réserve a servi à payer les dépenses , c'est exact ça?

R- Oui monsieur.

Q- En calculant la valeur nette du tour, est-ce que vous avez tenu compte des dépenses avantou après avoir déduit la partie du fond de réserve affectée à ces dépenses?

R- Après avoir déduit la partie affectée pour le fond de réserve.

Q- Alors le fond de reverse en fait ne servit à déterminer le montant des dépenses et à réduire les dépenses entre la valeur brûte et la valeur nette du tour?

R- Oui.



Q- Est-ce qu'il existe un fond de réserve encore à l'heure actuelle?
R- Actuellement, non.
Q- Pas un cent reste dansi ça?
R- Non.

PAR LE PRESIDENT:

Mais le règlement pour le fond de pension, pardon, le fond d'initiation existe toujours, nous, le règlemen t du fond d'initiation existe toujours, il y aura par conséquent lorsqu'on allouera de nouveaux pilotes, il y aura de nouveaux montants qui apparaîtront dans ce fond de réserve là, qui existe que pour compenser?
R- C'est ça.
Q- Ca n'a pas été considéré?
R- Non.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ce que c'est fini pour ce témoin?

PAR LE PRESIDENT:

Il faut qu'il revienne demain pour les documents demandés par Me Jean Brisset.

PAR Me MARC LALONDE:

- Il pourra revenu pour la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent.

PAR LE PRESIDENT:



Arrangez-vous entre vous autres à ce sujet là.

ET LE TEMOIN NE DIT PLUS RIEN:

La séance est ajournée au lendemain à dix heures.

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.



I N D E X

SEANCE DU 28 novembre 1963.

André Pérusse	4493
Paul Henri Guimont	4547
André Pérusse	4555
Jacques Saucier	4558
Jacques Larose	4605





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de laCommission.

Me MARC LALONDE, c.r.
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Me LEOPOLD LANGLOIS,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild,

Me COLLIN MASON pr Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association.

Me JEAN BRISSET, c.r.
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada.

Me R. MAGGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports.

VOLUME 87 - PAGES 4493 à 4633.

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 28 NOVEMBRE 1963.
